amph
HSAm
F

EMILIO FRERS

VOL. V

EN
LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Pt. 1.1

CANJE
BIBLIOTECA
NACIONAL
Buenos Aires

BUENOS AIRES
Imprenta «GADOLA» - Rivadavia 775
1920

Cumpliendo deseos manifestados por el doctor Frers, se insertará en todos los volúmenes de esta colección, la siguiente

EXPLICACION

Mis hijos se han impuesto la tarea de reunir en forma de libro lo que he dicho y escrito durante mi vida pública en cuanto pudiese tener alguna significación como expresión de ideas o como recordación de hechos.

Perdónelos el público si resulta ingenua su creencia de ellos de que esta "reedición" pueda tener algún interés o utilidad para él. La he consentido en obsequio al sentimiento que ha inspirado la obra y pensando que acaso pudiera justificarla el hecho de que aun no están definitivamente resueltas en nuestro país muchas de las cuestiones a que se refieren los documentos que ha de comprender esta colección, los que aparecerán en la misma forma de su primera publicación, corregidos tan sólo algunos errores tipográficos que se deslizaron en aquélla.

EMILIO FRERS.

Buenos Aires, Noviembre de 1917.

PROSPECTO

I.—CUESTIONES AGRARIAS

1. Ganadería y agricultura.

Reforma ganadera.—Preparación del heno (1886).
Reforma ganadera.—Prados artificiales de alfalfa (1887).
El pasto pardo (1889).
Reproducción de las vaquillonas (1887).
La carne vacuna argentina en el consumo europeo (1887).
Reforma ganadera.—Estudio sobre engorde del ganado bovino (1887).
Ensilaje del pasto verde (1890).
Destrucción de la langosta (1890).
El encierro nocturno de los ganados (1892).
El caballo criollo (1892).
El ganado lanar en la República Argentina (1892).
Maíz en espiga conservado en silo (1893).
La vaca Hereford como lechera (1894).
Impresiones de viaje (1904).

2. Colonización.

La primera colonia agrícola en la República Argentina (1906).
La gloria de los agricultores (1906).
Banco colonizador de la Nación Argentina (1912).
Ferrocarriles pobladores (1899 y 1913).

3. Organización y fomento agrícola.

Proyecto sobre comités de la Sociedad Rural Argentina (1892).
Proyecto sobre secciones de la Sociedad Rural Argentina (1892).
Exposición de motivos de los dos proyectos precedentes (1892).
Plan de organización de la Dirección General de Tierras y Agricultura (1893).
La Exposición Rural de 1909. Discurso inaugural (1909).
Memoria de la Sociedad Rural Argentina (1909).
La Exposición Internacional de Agricultura del Centenario (1910).
I.—Presentación al Congreso Nacional.
II.—Discurso inaugural.
III.—Discurso en el banquete del comisionado de los Estados Unidos, señor H. F. Wands.
IV.—Discurso en el banquete a los colaboradores en la obra de la Exposición.

V.—Discurso en el banquete de homenaje por su actuación en la presidencia de la Sociedad Rural Argentina.
VI.—Memoria.
VII.—Discurso en el banquete del ministro inglés señor Townley.
VIII.—Discurso en el banquete del ministro alemán barón von dem Bussche-Haddenhausen.
El día del árbol y la ley del árbol. Discurso (1911).
El Banco Agrícola (1913).
La fiesta de la agricultura (1917).

4. El progreso agrícola de la nación y la Sociedad Rural Argentina.—Reseña histórica (1916).

5. Instrucción agrícola.

Personal e instrucción agrícola (1887).
Las industrias agrícolas y el ambiente social (1894).
La escuela elemental de agricultura (1900).
La enseñanza agrícola en la República Argentina (1917).

6. Legislación y administración rural.

Proyecto sobre señales del ganado ovino (1888).
Ordenanzas sobre caminos (1891).
Sistema numérico de marcas para ganados (1896).

II.—CUESTIONES ECONOMICAS

Importación de ganado alemán (1888).
Las cooperativas de crédito y el Banco Popular Argentino (1898).
La viticultura en Mendoza (1899).
Las industrias nacionales en la exposición de 1899 (1899).
Evolución nacional (1899).
El prohibicionismo y la política comercial argentina (1902).
Comercio de ganado con Francia (1905).
La reforma aduanera (1907).
I.—Primer informe como presidente de la Comisión revisora de las leyes aduaneras.
II.—Aforo de bebidas, licores y vinos.
III.—Segundo informe: estudio general de las reformas propuestas.
IV.—Artículos de primera necesidad: reducción de derechos.
V.—Derechos específicos y ad valorem.
VI.—Derechos de importación de animales en pié.
VII.—Reducción de aforos excesivos.
VIII.—Impuesto y derecho.
La carestía de la vida (1912).
La crisis agraria (1912).
Los "trusts" y el comercio de carnes (1913).

El azúcar y el régimen protector (1914).
La crisis y sus remedios (1915).
El problema monetario y los proyectos del presidente de la Plaza (1917).
La situación financiera del país y los proyectos del Poder Ejecutivo (1917).
Los derechos a la exportación (1917).
Las reformas en el Banco Hipotecario Nacional (1918).

III.—ESTUDIOS JURIDICOS

La violación de la fe conyugal. Tesis doctoral (1879).
La nación, las provincias y la jurisdicción ferroviaria (1897).
Minucias constitucionales. La nación, las provincias y la policía veterinaria (1900).
El drawback (1901).
Jurisdicción provincial. Carta al señor Tagliabue (1904).
Los embajadores ante la Constitución Argentina (1914).

IV.—EN LA ADMINISTRACION PUBLICA

Memoria de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires (1894-1898).
Ministerio de Agricultura de la Nación (1898-1899).

V.—EN EL MUSEO SOCIAL ARGENTINO

Presentación de Mabilleau (1912).
La mutualidad y la solidaridad (1912).
En un banquete de socios del Museo Social Argentino (1912).
En defensa de las asociaciones mutualistas (1913).
Presentación de Roosevelt (1913).
Ideales americanos (1913).
El Museo Social Argentino y la neutralidad americana (1914).
El cabotaje interamericano (1914).
La Facultad de Derecho de Buenos Aires y el cabotaje interamericano (1914).
El Museo Social Argentino y la Dotación Carnegie (1915).

VI.—TEMAS DIVERSOS

1. Políticos.

En defensa del gobierno municipal. Proclama, manifiestos y reclamaciones (1891-1892).
La Unión Cívica y la política electoral.
I.—Renuncia de una candidatura a diputado (1891).
II.—Contestación a una carta del señor D. Pedro Agote (1891).
III.—Contestación a una carta del señor D. Adolfo J. Pueyrredón (1893).

La candidatura a gobernador de la provincia de Buenos Aires (1901).
La acción de los partidos. Carta política al Dr. Udaondo (1903).
La Unión Cívica y la situación política. Carta al Dr. Abel R. Noceti (1917).

2. Dichos y escritos varios.

Quiluria. Crítica médico-literaria (1881).
Nuestra raza. Negación de la raza latina (1895).
En la sociedad Operai Italiani de La Plata (1896).
En la inauguración de un hospital (1896).
En la inauguración de una iglesia (1896).
En la inauguración de un ferrocarril (1897).
El General Mitre ante la historia. Discurso en su jubileo (1901).
El fantasma amarillo en Europa y América. Carta a "La Nación" (1904).
La propaganda argentina en el extranjero.
I.—Escandinavia. Carta a "La Nación" (1904).
II.—La acción consular. Carta a "La Nación" (1905).
III.—Carta al señor D. Carlos Zuberbühler (1909).
Sixto J. Quesada. Discurso funerario (1906).
La escuela y el hogar (1908).
Manuel J. de Guerrico. Discurso funerario (1909).
Las dos fiestas argentinas. Discurso (1909).
Eduardo Olivera. Discurso funerario (1910).
La estatua de Mitre en San Isidro. Discurso (1910).
La presidencia de Rivadavia (1911).
La armada argentina. Discurso (1912).
La jubilación de los ferroviarios (1913).
Narciso P. Lozano. Discurso funerario (1913).
El intendente Anchorena y su obra. Discurso (1913).
La venta de los dreadnoughts (1914).

Indice del volúmen V

Pág.

Explicación III

Prospecto V

En la Administración Pública

Ministerio de Obras Públicas de la Prov. de B. Aires.

Primera memoria (1894) 3

Segunda memoria (1898) 167

Indice analitico de las dos memorias X

INDICE

1ª MEMORIA (1894)

Pág.

GENERALIDADES 3

INMIGRACION Y COLONIZACION 9

Centros agrícolas 9

MEDIOS DE COMUNICACION 27

Ferrocarriles 27

Concesión. — Tarifas. — Nuevas líneas. — Caducidad. — Servicio e inspección. — Transporte de ganados. — Unidad de legislación. — Jurisdicción.

Ferrocarriles económicos y tramways 59

Puentes y caminos 67

Trabajos realizados. — Campos de descanso y abrevaderos para ganados. — El problema de los caminos. — Magnitud de la obra. — Costo y recursos. — Administración.

Telégrafos 87

PUERTOS 88

Estudios ordenados. — Puerto de La Plata. — Puerto de San Nicolás.

MEJORAS REGIONALES 98

Desagües del Sud de la Provincia 98

Obras de saneamiento y desagüe de Luján. — Canales en las Islas del Paraná.

INSTITUCIONES AGRICOLAS 106

Escuelas agrícolas 107

Facultad de Agronomía y Veterinaria.

Estaciones agrícolas 113

Estaciones meteorológicas 119

ANALITICO

2 MEMORIA (1898)

Pág.

GENERALIDADES 167
POBLACION Y COLONIZACION 169
Fundación de pueblos 171
Pueblos nuevos. — Ubicación definitiva de Villegas, Castelli y Arenales. — Fomento de nuevos centros urbanos en los municipios.
Centros agrícolas 174
Estado actual. — Modificaciones necesarias. — Centros agrícolas en tierra fiscal.
MEDIOS DE COMUNICACION 183
Ferrocarriles 183
Líneas construídas y en construcción. — Concesiones caducadas. — Concesiones vigentes. — Servicio. — Material rodante. — Multas. — Tarifas. — Jurisdicción.
Ferrocarriles agrícolas y económicos 205
Solicitudes de concesión. — Reglamentación.
Puentes y caminos 210
Organización del servicio. — Puentes y caminos construídos y reparados.

Telégrafos 208
Líneas construídas. — Proyecto sobre aumento de conductores. — Servicio.
Puertos 214
Estudios hidrográficos. — Puerto de La Plata. — Ferrocarril del Puerto.
Canales de navegación 220
Proyecto Moreno y Hansen. — Proyecto de canal en las Islas.
MEJORAS REGIONALES 222
Desagües del Sud 222
Dificultades sobrevenidas. — Ley reformada. — Obras efectuadas.
Saneamiento de Luján 227
INSTITUCIONES AGRICOLAS Y DE FOMENTO 228
Facultad de Agronomía y Veterinaria 228
Proyecto sobre rentas propias. — Reforma del plan de estudios y programas. — Obras realizadas.
Escuela práctica de agricultura y ganadería en Santa Catalina 233
Su organización.
Escuela agrícola "Don Bosco" en Uribelarrea 238
Oficina químico-agrícola 239
Su instalación y organización. — Trabajos efectuados.
Estaciones agrícolas y criaderos de árboles 245
Instalación y organización.
Estaciones meteorológicas 247
Instituto de Higiene experimental 248
Su creación e instalación.

Pág.

ESTUDIOS ESPECIALES Y MEDIDAS DIVERSAS DE FOMENTO AGRICOLA 122
Estudio de las Islas del Paraná. — Exposición-Feria de la Sociedad Rural Argentina. — Comisión en Europa. — Legislación rural.

CAPITAL DE LA PROVINCIA.. 130
Edificios públicos. — Alumbrado. — Proyecto sobre terrenos para establecimientos industriales.

HIGIENE Y ASISTENCIA PUBLICA 135
Epidemia de cólera. — Servicio hospitalario. — Inspección sanitaria. — Proyecto sobre creación de una "Dirección General de Salubridad Pública". — Penitenciaría de Sierra Chica.

MUSEO DE LA PLATA 143
Proyecto de ley orgánica. — Expedición a San Juan y La Rioja.

OBSERVATORIO ASTRONOMICO 149

BIBLIOTECA PUBLICA 150

ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS 152

PROYECTOS Y ASUNTOS DIVERSOS 154
Ley de expropiación. — Estación La Plata. — Rescisión del contrato de matadero de abasto en La Plata. — Registro gráfico y catastro. — Hora del meridiano de Córdoba. — Medidas diversas.

SECRETARIA DEL MINISTERIO 162

PRESUPUESTO 164

Pág.

Laboratorio marítimo y estación de pesquería 249
Su creación.

FOMENTO AGRICOLA E INDUSTRIAL

Estado de las industrias rurales 252
Superficie cultivada con cereales y oleaginosos.—Cosecha de 1894 á 1898. — Movimiento de productos.—División de la propiedad.—Movimiento de ganados.

La langosta 258
Campañas de 1896 y 1897.

Concurso de máquinas segadoras 264

Exposiciones y ferias rurales 264

Estudios y publicaciones 265

Medidas sobre la sarna del ganado ovino y otras enfermedades 270

Ley de señales 272

Mercado general de ganados 273

Concesiones de molinos hidráulicos 274

CAPITAL DE LA PROVINCIA 274
Ley sobre fomento de industrias 274
Monumento conmemorativo de la junta de 1810 275
Alumbrado eléctrico de La Plata 276
Canalización del Arroyo del Gato 277
Traza de Tolosa 277

EDIFICIOS PUBLICOS 279
Cárceles 282

HIGIENE Y ASISTENCIA PUBLICA 283
Dirección General de Salubridad Pública 284
Instituto de Higiene Experimental 286
Comisión sobre remisión de suero anticarbuncloso ... 288
Hospital Melchor Romero 289

MUSEO DE LA PLATA 290

OBSERVATORIO ASTRONOMICO 294

BIBLIOTECA PUBLICA 295

BIBLIOTECAS MUNICIPALES 297

ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS 298

ASUNTOS DIVERSOS 300
Ley de expropiación 300
Hora del meridiano de Córdoba 300
Registro gráfico y catastro 301
Registro de minas 301

LA ACCION LEGISLATIVA DEL MINISTERIO 302

SECRETARIA DEL MINISTERIO 320

LA CONTABILIDAD DEL MINSTERIO 307

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

DE LA

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

1895 Y 1898

MINISTERIO
DE OBRAS PÚBLICAS
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Memoria presentada en 1895

A la Honorable Legislatura de la Provincia:

En cumplimiento del precepto constitucional, tengo el honor de presentar a V. H. la memoria que contiene una relación de los trabajos realizados por el ministerio a mi cargo durante el año trascurrido desde mayo 1.° de 1894.

Creo de mi deber incorporar a ella los informes de las reparticiones que de este ministerio dependen, en la forma en que me han sido presentados, no solo porque pienso que deben llegar hasta V. H. las ideas y las vistas de los colaboradores en la administración, a quienes se ha dejado la más amplia libertad para manifestarlas, sino para que V. H. pueda así apreciar la obra realizada por cada repartición.

En dichos informes hallará V. H. la relación detallada de los trabajos que por su intermedio se han iniciado o ejecutado, lo que me excusará de enumerarlos en esta parte de la memoria, en la cual me limitaré a exponer las ideas generales que

han presidido la labor ministerial y las observaciones o reformas que me han sugerido la experiencia y el estudio.

*
* *

La ley orgánica del ministerio a mi cargo le traza a éste una esfera de acción vastísima, como que, según se ha hecho notar repetidas veces, ha comprendido en ella no solo lo referente a obras públicas, si no también todo cuanto tiene relación con el fomento general y los institutos científicos.

Amplísimo programa podría, pues, desarrollar dentro de estas líneas generales para llenar cumplidamente los fines de la ley y servir con eficacia indiscutible a los grandes intereses de la provincia. Pero la precaria situación financiera por que ésta atraviesa impone límites insalvables, marcando a su acción horizontes perfectamente definidos, si bien estrechos con relación a lo que debieran ser, de tal manera que aquella está reducida en muchos casos a preparar los elementos que han de servir de base a soluciones que sólo a los gobiernos venideros será dado adoptar de un modo definitivo. Tarea oscura esta última, pero tan indispensable como la del mineralogista que estudia y anota en modesto laboratorio las cualidades ignoradas y los elementos componentes de la piedra que ha de servir de fundamento a las obras espléndidas de la industria y del arte.

Estudiar las necesidades más apremiantes de la provincia, procurar obtener un conocimiento preciso de los factores de su desenvolvimiento económico e industrial y aplicar o estimular la apli-

cación de esos mismos factores a la solución de los problemas de este orden y al remedio de las necesidades. Tal es, a mi modo de ver, la obra del momento actual.

Yo no veo la posibilidad de que esta administración se trace otro programa en materia de obras públicas y de fomento. Endeudado el fisco al punto en que lo está, imposibilitada la provincia de acudir al crédito en procura de recursos, la rehabilitación sólo puede producirse suprimiendo lo supérfluo, economizando lo útil y dedicando todos los esfuerzos a lo necesario. Y si bien estos términos son puramente relativos, es forzoso convenir en que lo necesario en la actual situación es únicamente lo reproductivo, es decir, aquello que pueda contribuir a acrecentar la riqueza pública y con ella las fuerzas financieras de la provincia para llegar a su restauración completa, siquiera sea en un porvenir que estará, sin duda, más allá del brevísimo término de un período gubernativo.

Perfectamente de acuerdo en este punto con las ideas que os ha manifestado el señor gobernador en su reciente mensaje, creo como él que "la primera necesidad a que debe atenderse en la provincia, consiste en abrir ancho cauce a los productos del suelo", porque "las industrias rurales son no sólo la fuente principal de su riqueza y prosperidad, sino el elemento más importante de su reparación financiera". El papel del Estado consistirá "en allanar los obstáculos que pueden oponerse al desenvolvimiento de las industrias, al incremento de la producción, a la circulación de las riquezas y a la eficacia del trabajo" y las obras públicas se limitarán en consecuencia, y en lo principal, a aquello que sea "absolutamente indispen-

sable para conservar lo existente, terminar lo que esté empezado y abrir las puertas a los progresos que se producen naturalmente".

Dentro de este programa general es que he procurado que se desenvuelva preferentemente la acción del ministerio a mi cargo. Su objetivo principal, de acuerdo con las ideas anteriormente expuestas, es el fomento de la producción, sin descuidar, como es natural, las medidas de orden secundario que, traduciéndose en múltiples detalles, contribuyen también a la cultura y al bienestar general, o a la regularidad y buena marcha de la administración.

Como es obvio, no he de ocuparme en esta memoria sino de aquello que es obra propia de la administración o resultado inmediato de sus esfuerzos. Los progresos que emanan de la acción individual o social no son obra de los gobiernos y aunque sean un elemento cuyo conocimiento y consideración es tan indispensable como lo es, de una manera general, el conocimiento del medio económico y social, es a mi ver evidente que solo en este concepto pueden referirse a ellos los administradores de la cosa pública y de ninguna manera comprenderlos en su obra o hacer de ellos un mérito.

Las industrias rurales se desenvuelven amplia, cómoda y espontáneamente en la provincia, cobijadas por un suelo feracísimo y al amparo de un clima por todo extremo favorable. Los poderes públicos no tienen en este desenvolvimiento otra participación que la que pueda referirse a la adopción de una política económica liberal y sabiamente adaptada a las condiciones del país, de acuerdo con la cual no cabe al Estado otra misión que la

de prestar a esas industrias la protección indirecta que se resuelve en medidas generales de buen gobierno y en disposiciones e instituciones tendientes a impulsar y facilitar su marcha o a eliminar los elementos nocivos a su progreso o retardatarios del mismo, misión más benéfica, sin duda alguna, que la que se ha querido algunas veces atribuirle, incitándolo a una intromisión absorvente de la iniciativa individual y espontánea.

*
* *

Esto sentado, apenas necesito decir cuáles son las obras públicas y de fomento a que mayormente he dedicado mi atención.

Descarto cuanto se refiere a la distribución y adjudicación de la tierra, al crédito agrícola, a la delicada materia de los impuestos y contribuciones que gravan la producción, a la organización de la estadística especial tan necesaria para proceder con criterio científico, porque todo ello está fuera de la esfera de acción marcada por la ley a este ministerio, y me limito a consignar lo que dentro del marco de sus trabajos he creído deber iniciar o estudiar preferentemente para contribuir, en cuanto estuviese a mi alcance, a llenar el programa trazado.

En este concepto, me detendré especialmente en los siguientes puntos:

1.° La población y colonización como factores de la producción.

2.° Los medios de comunicación, o sea:

a) Los ferrocarriles, que representan entre

nosotros las vías de grande y rápida comunicación;

b) Los tranways y ferrocarriles locales, cuya red tendrá que desarrollarse como accesoria y complementaria de los ferrocarriles de distancia;

c) Los caminos carreteros, elemento indispensable que con ser el más primitivo está todavía en estado de problema;

d) Los telégrafos.

3.° Los puertos, cuyo estudio se impone una vez que la naturaleza misma los está indicando como uno de los medios más inmediatos de obtener la reducción de los gastos de transporte.

4.° Las obras regionales de mejora y saneamiento que no pueden ser ejecutadas por la sola iniciativa privada.

5.° Las instituciones científicas destinadas a suministrar los conocimientos necesarios para el adelanto racional de las industrias. De ellas mencionaré aquí solo las que conceptúo de más inmediata necesidad, a saber:

a) Los institutos de enseñanza agrícola;

b) Los campos de experimento o estaciones agrícolas;

c) Las estaciones meteorológicas;

d) Los estudios especiales que con los mismos fines debe realizar el Estado.

6.° La legislación rural, con inclusión de la de higiene y policía veterinaria.

INMIGRACIÓN Y COLONIZACIÓN

Centros Agrícolas

La propiedad de la tierra es uno de nuestros primeros factores de población y el mejor incentivo de la inmigración. He creído siempre que en un Estado en que la famosa expresión de Alberdi "gobernar es poblar" es de rigurosa aplicación, la tierra pública tenía por fuerza que ser considerada como elemento y base fundamental de la población, antes que como fuente directa de recursos fiscales, o en otros términos, que debía venderse no para satisfacer las necesidades inmediatas del Erario sino para ser destinada directa e inmediatamente a la población y al cultivo. Poblada y cultivada se convierte en el acto en fuente de renta para el Estado por el aumento de las contribuciones. Es esta una verdad tan vulgar que casi podría considerarse inofioso mencionarla o insistir en ella.

Pero, desgraciadamente, no se ha querido o no se ha podido seguir esta doctrina entre nosotros y nuestra legislación sobre tierras ha contrariado con más de una disposición la adopción de sistemas de repartición y venta que la experiencia ha acreditado harto elocuentemente en Estados Unidos y Australia. Su legislación ofrece, en efecto, todo género de facilidades para que la tierra pública caiga directamente en manos del poblador y cultivador y por mucho que no haya podido impedir la especulación y el acaparamiento que tam-

bién allá ha sido origen de vastos *latifundia*, es indudable que ha sido parte principal en el incremento maravilloso de la inmigración y población de aquellos países. Nuestras leyes han dificultado, por el contrario, el mismo resultado.

En la situación presente de la provincia es difícil, ya que no imposible, cambiar de sistema. La poca tierra pública que queda disponible soporta fuertes gravámenes que obstaculizan su colocación, por lo menos en manos de pobladores; y por otra parte son tales las angustias y los apremios del Erario, tales los compromisos contraídos con anterioridad por la provincia, que toda idea de reacción tendrá que ceder ante la necesidad de atender al servicio de las deudas.

Estas circunstancias privan a la actual administración de uno de los medios más eficaces y del más poderoso aliciente para atraer hacia la provincia las corrientes de inmigración, tiempo ha interrumpidas.

Solo quedan como dispersos focos de atracción, las tierras de propiedad privada ofrecidas a la colonización; pero es notorio que también éstas se encuentran por regla general en condiciones desventajosas para ser enajenadas a precios que estén al alcance del inmigrante o agricultor y que den lugar a percibir una renta remuneratoria del capital invertido en su adquisición y explotación.

Por otra parte, la provincia carece de los recursos indispensables para restablecer y fomentar por otros medios una corriente inmigratoria medianamente importante. La expropiación de tierras con ese fin, suponiendo que fuese un plan inobjetable, es hoy de todo punto imposible y son imposibles también cualesquiera otros expedientes

que pudieran arbitrarse para atraer siquiera fuese la población menos estable constituída por el inmigrante desprovisto de todo capital.

Preciso es confesar, pues, que hoy por hoy, la inmigración está librada a su propia fuerza de expansión, en extremo debilitada asimismo, según puede juzgarse por la reducida cifra de 3071 inmigrantes que según la memoria del Departamento nacional de inmigración ha recibido la provincia durante el año de 1894. Es de esperar, sin embargo, que la cosecha de cereales, más abundante en el año actual, así como la normalización de la situación general, influyan para elevar tan desconsoladora cifra.

*

* *

Como ley de población, la de centros agrícolas representa, sin duda alguna, uno de los esfuerzos más caracterizados en el sentido de propender a la subdivisión de la propiedad territorial y al cultivo de la tierra.

Descartando lo antieconómico y odioso de aquellas de sus disposiciones que consagraban la colonización oficial y la expropiación como medio de precipitar el desarrollo de la labranza, imponiéndola en cierto modo a los propietarios, es innegable que estaba bien calculada para alcanzar sus fines mediante la protección indirecta dispensada por el Estado, en forma de facilidades para el uso del crédito real y personal, o de disminución de los gravámenes constituídos por los impuestos fiscales, gastos de transporte, etc.

No he de entrar a hacer un análisis minucioso de sus méritos y defectos, que en su oportunidad fueron apuntados por la Sociedad Rural Argentina en el prolijo e ilustrado estudio que de ella contenía la petición que elevó a la H. Legislatura en junio 15 de 1887. Lo cierto es que, desgraciadamente, su ejecución ha sido de todo punto viciosa y ha dado lugar a abusos notorios, uno de cuyos tristes efectos ha sido el de contribuir a la ruina de las instituciones bancarias de la provincia, sin que tan inmenso sacrificio haya sido compensado siquiera en mínima parte con los beneficios esperados.

A los impulsos de la ley, creáronse unos doscientos centros agrícolas, a los cuales hay que agregar algunos ensanches de ejidos equiparados a ellos. Solo una docena habrá actualmente en los cuales se hayan realizado los propósitos y cumplido las condiciones de la ley; y esto mismo de una manera harto incompleta.

Los siguientes datos dan una idea del estado actual de los centros agrícolas en lo referente a la distribución de la tierra.

Según lo comunicado por los escribanos de registro desde la creación de la ley, se han escriturado chacras en 40 centros agrícolas.

Las chacras escrituradas son 1715, no contándose en esta cifra las enajenaciones que pasan de 300 hectáreas y que son contrarias a lo dispuesto en el artículo 40 de la ley de la materia.

Para las 1715 chacras enajenadas ha habido 669 adquirentes.

Desde la creación de la ley se han inscripto en los libros de la sección de agricultura de este ministerio 591 adquirentes de tierra en la planta

urbana de 22 centros agrícolas; el número de quintas y solares escriturados es de 217 y 991, respectivamente, lo que daría un promedio de 26 adquirentes y de 45 solares y 9 quintas por cada centro.

Tales son los insignificantes resultados alcanzados por una ley que como primera condición para gozar de sus beneficios pone la de que los empresarios han de dividir y entregar la tierra en propiedad a los cultivadores.

En cambio el Banco Hipotecario de la provincia había concedido préstamos sobre 222 centros agrícolas y ensanches de egidos particulares y oficiales, préstamos que ascendían a unos 100.000.000 de pesos en cédulas y a los cuales estaban afectadas 1.703.148 hectáreas de tierra. Sobre unos 40 centros que hasta mayo del año pasado había vendido el Banco, sufría una pérdida de 11.159.244 pesos moneda nacional de curso legal y 394.564 pesos oro sellado (1).

Pero no han sido éstos los únicos resultados deplorables de la ley.

El artículo 49 de la misma, autorizaba al P. E. para disponer de la tierra pública por un precio que no bajase de cinco pesos la hectárea o la hipoteca a que estuviese afectada, a fin de que los compradores la destinasen a la formación de centros agrícolas.

En virtud de esta autorización se ha enajenado 179.959 hectáreas de tierra pública, para formar 33 centros agrícolas en los partidos de Trenque Lauquen, Pehuajó, Coronel Suárez y Guaminí.

---

(1) Informe presentado al señor Interventor Nacional doctor don Lucio V. López, por el presidente del Banco, José Francisco Acosta, 30 de abril de 1894.

Pero salvo una que otra excepción, no existen los centros agrícolas cuya formación era condición *sine qua non* de esa enajenación.

Tal estado de cosas daba origen a diversos problemas e imponía al P. E. deberes penosos, pero ineludibles.

La ley de centros agrícolas era una ley de estímulo y de fomento agrícola en el sentido riguroso de la palabra, pero era ante todo ley de colonización y población.

Que este era su objeto primordial es cosa que apenas necesita demostración, pues no solo está evidente en cada una de sus disposiciones, sino que sus propios autores así lo han establecido. El ministro firmante del proyecto que fué remitido a la H. Legislatura, doctor don Manuel B. Gonnet, lo manifiesta harto explícitamente en su memoria correspondiente al año 1888. "La ley de centros " agrícolas, dice, que tiende a mejorar nuestra con- " dición de Estado productor aumentando la po- " blación y la riqueza de la provincia, encierra " también la solución de uno de los problemas eco- " nómicos más debatido, solución que a mi juicio " nos salva de peligros, que en caso contrario con- " ceptúo inevitables. Me refiero a la división y " distribución de la tierra, como un medio de ter- " minar con las grandes áreas, poniendo al alcan- " ce de los proletarios industriosos, el pedazo de " campo que ha de serviles para labrar su for- " tuna".

" Si la ley no hubiera previsto la venta de la " tierra a los agricultores, como elemento indis- " pensable para optar a sus beneficios, hubiéra- " mos fomentado la creación de colonias de arren-

" datarios, cuya existencia, siendo un estado pu-
" ramente precario, es un peligro para nuestra
" tierra y un entorpecimiento más a nuestro de-
" sarrollo" (1).

El sistema de la ley es clarísimo.

Los centros agrícolas debían establecerse por el Estado directamente, o por la acción particular.

En el primer caso no existen empresas intermediarias. Los colonos o pobladores reciben sus concesiones directamente del Estado: son desde luego propietarios con derecho a la escrituración definitiva una vez que cumplan las condiciones de cultivo requeridas. A ellos es, pues, que la ley les concede todos los beneficios: crédito fácil (arts. 16, 17 y 25), rebaja de fletes (art. 22), exoneración de impuestos por tres años (art. 44), etc.

En el segundo caso interviene el *empresario,* que es a la vez el intermediaro entre el poblador y el Estado. Goza del beneficio de un crédito hipotecario amplio y excepcional bajo una condición primordial: que enajene la tierra, entregándola en propiedad a sus colonos, en chacras cuya extensión no debe ser menor de 20 hectáreas ni exceder de 300 (art. 40). Para cumplir esta condición la ley le concede tres años (art. 32). Los demás beneficios de la ley son concedidos en provecho del colono, poblador y presunto propietario, y solo transitoriamente puede gozar de ellos el empresario (art. 33), una vez que a los tres años ha debido enajenar toda su tierra y desde que solo tiene derecho a cultivarla por sí mismo durante

(1) Memoria presentada a la Honorable Legislatura de la provincia. Parte I, pág. VIII. Véase también Memoria del director general de la oficina de agricultura, doctor E. J. Weigel Muñoz, año 1888, pág. 69.

los dos primeros años de establecido el centro agrícola (art. 40).

Como se ve, la ley era consecuente con su propósito fundamental, que como acabo de decirlo, era la divisón de la tierra en pequeñas fracciones y su adjudicación en propiedad al poblador y cultivador. Concede beneficios, pero impone en cambio el cumplimiento de esta condición.

Pero en la práctica se la ha falseado por completo y se ha establecido una confusión tal, que es difícil convencer a los empresarios de centros agrícolas, convertidos hoy en grandes empresarios de cultivos, de que a ellos solo los favorece en cuanto realicen su propósito, como que sería absurdo pensar que el legislador hubiese pretendido estimular el sistema de concentrar en una mano el cultivo de vastísimas áreas.

Los datos consignados más arriba confirman, desgraciadamente, el hecho notorio de que en la mayor parte de los centros agrícolas concedidos no ha sido cumplida la ley siquiera en mínima parte. ni en cuanto a la enajenación y población de las tierras ni en cuanto a su cultivo en las condiciones por ella determinadas.

Muchos de los primitivos empresarios explotan todavía las tierras en áreas a veces inmensas, sea directamente, sea por medio de arrendatarios o *medianeros* y *tercianeros,* sin derecho alguno a la propiedad inmueble. Otros la han dedicado exclusivamente o en su casi totalidad a la ganadería.

La actual administración, conformándose a los principios expuestos, que justifican y dan razón de ser a la ley, ha exigido su cumplimiento, negando sus beneficios a los empresarios que no se

hubiesen puesto en situación de gozar de ellos u otorgándolos solo a los colonos cuando así correspondía. Acordarlos a los empresarios aún en el caso de no realizar los objetivos primordiales de la ley, habría sido una monstruosidad, porque ninguna razón de estímulo ni de fomento agrícola hubiera justificado la constitución a su favor, de ventajas, de verdaderos privilegios, de que no gozaran los demás agricultores de la provincia.

Numerosas resoluciones ha dictado en este sentido el P. E. por intermedio del ministerio a mi cargo y como es natural han herido intereses y sublevado animosidades; pero su legalidad y justicia no ha podido ser discutida.

La situación general del país y las dificultades que ella origina para la enajenación de la tierra y cumplimiento de las demás obligaciones contraídas, es una excusa que se invoca con frecuencia.

No desconozco que tales dificultades puedan existir hoy, pero observo que no han sido sensibles en la época en que la mayor parte de las empresas debieron dar cumplimiento a la ley, habiendo entre tanto gozado de todas sus ventajas y aún abusado, en muchos casos, de los cuantiosos préstamos del Banco Hipotecario, que para todo habrán servido menos para plantear las colonias agrícolas, las cuales han venido a ser así el pretexto encubridor de especulaciones de otro género.

En otros muchos casos, las empresas mismas han dificultado la traslación de dominio a favor de sus colonos poniendo precios excesivos a la tierra o imponiéndoles condiciones onerosísimas; y así se ha visto que la misma tierra que los empresarios adquirían a siete u ocho pesos *en cédulas*

por hectárea, ha sido adjudicada a los pobladores por cincuenta o sesenta pesos *en efectivo* y a dos o tres años de plazo, sin acordarles siquiera el beneficio de la hipoteca que pesaba sobre cada fracción vendida y que la empresa acaparaba para sí con todas las ventajas de la amortización a largos plazos.

Con respecto a la tierra pública comprada al Estado, no parecería sino que este plan se hubiese puesto en práctica más de una vez e intencionadamente, con el propósito de adquirir su propiedad por el exiguo precio a que, en atención a su destino, se enajenaba en venta privada.

El P. E. se ha visto obligado a tomar todas las disposiciones convenientes para regularizar esta situación, exigiendo o estimulando el cumplimiento de la ley, facilitando la renuncia de las concesiones para eximirse de las obligaciones y defendiendo a la vez los intereses del Estado y especialmente los del Banco Hipotecario, tan seriamente comprometidos, sin olvidar los derechos ya adquiridos por los colonos.

Para realizar estos propósitos se comenzó por dictar los decretos de junio 8 y agosto 17 del año pasado (R. O. 1894, páginas 321 y 411, respectivamente).

Por el primero se acordaba un plazo de un mes para que los escribanos de registro, en cumplimiento del artículo 43 de la ley, comunicasen las enajenaciones de terrenos en que hubiesen intervenido y por el segundo se reglamentaba el mismo artículo 43 estableciendo que las comunicaciones de los escribanos, sumamente deficientes hasta entonces, consignaran los datos siguientes:

1.° Nombre del centro agrícola, partido en

que está ubicado, nombre del concesionario, nombre del enajenante y del adquirente, fecha de la escritura, causa de la transferencia, según sea por venta, donación u otra, extensión enajenada, designación de la manzana, solar, quinta o chacra enajenada con expresión de sus linderos, su número y letra correspondiente, precio de la venta y gravamen hipotecario que reconociere.

2.° La comunicación a que se refiere el artículo anterior deberá hacerse sea que se trate de transferencias hechas por el concesionario directamente a los primeros adquirentes, sea de las que hagan éstos o sus sucesores a terceros.

De esta manera se obtuvo un conocimiento más completo del estado de la propiedad y de su distribución, comprobándose la limitada proporción de las enajenaciones y numerosas violaciones de la ley en cuanto al límite de superficie que puede adquirir cada colono, datos todos confirmados o rectificados por las inspecciones hechas en el terreno por empleados de este ministerio.

Entre los beneficios más notables concedidos por la ley de centros agrícolas, se cuenta el de la rebaja del 25 o|o en los fletes establecidos para el transporte de sus productos, rebaja que como es obvio solo se hace efectiva en los ferrocarriles de jurisdicción provincial.

De este beneficio habían estado disfrutando algunos empresarios que no habían cumplido sus obligaciones y otros que a su propia producción agregaban muchas veces grandes cantidades de cereales que no procedían de ningún centro agrí-

cola y que compraban y transportaban sin embargo con la misma rebaja. Habían disfrutado también de él hasta los acopiadores que nada producían.

A fin de contener este abuso se dictó el decreto de noviembre 10 de 1894 que reglamentó las disposiciones de la ley relativas a este punto. De acuerdo con ellas se limitó el derecho a la rebaja a los concesionarios de chacras o sea a los colonos, sin perjudicar sin embargo el de los empresarios que se encontrasen en las condiciones del artículo 40 de la ley, o sea de los que tuviesen derecho a cultivar por su propia cuenta, estableciéndose reglas que permitiesen fiscalizar la legitimidad de las solicitudes. Se tomaron además medidas tendientes a facilitar la tramitación de estas solicitudes sin que los interesados tuviesen que trasladarse a la Capital, ni incurrir en gastos inútiles.

De los resultados de estas medidas os da cuenta detallada la memoria anexa de la sección de agricultura de este ministerio.

El punto más difícil de solución era el referente a la renuncia o desistimiento de las concesiones.

Con respecto a los centros agrícolas establecidos en terrenos de propiedad particular, el P. E. ha creído que convenía fomentar esa renuncia.

Adquirido el convencimiento de que no se realizará en ellos el propósito de la ley, es preferible que sean devueltos a la explotación pastoril o agrícola bajo el régimen común y sin las trabas y limitaciones que esa ley les imponía, antes que mantenerlos completamente improductivos.

Desde que no se cumplen las condiciones de po-

blación y cultivo es justo también que se renuncie a los beneficios.

Era conveniente además facilitar el fraccionamiento de los centros agrícolas admitiendo la enajenación parcial de los mismos, si bien conservando para cada nueva fracción las obligaciones inherentes a su primitiva condición y de que la ley no permitía desligarlas sino mediante el mismo procedimiento de desistimiento establecido. Con esta medida se salvaba en cuanto era posible la situación irregular en que se hallaban numerosos adquirentes de lotes mayores que el máximum de 300 hectáreas que la ley permite adjudicar a una sola persona y se facilitaba al propio tiempo la división proporcional de las obligaciones hipotecarias.

Fué con estos propósitos que el P. E. dictó en diciembre 17 del año pasado, el siguiente decreto:

Departamento de Obras Públicas.

La Plata, diciembre 17 de 1894.

Siendo conveniente dictar algunas disposiciones aclaratorias del artículo 12 del decreto 27 de diciembre de 1888, referente al desistimiento de las concesiones de centros agrícolas particulares, reglamentar las transferencias parciales de los mismos y fijar un nuevo plazo para que los empresarios de centros agrícolas formados en tierras públicas cumplan las obligaciones que determina la ley de la materia y sus reglamentaciones, el P. E., haciendo uso de la facultad que le confiere el artículo 51 de la ley de 25 de noviembre de 1887—

DECRETA

Artículo 1.º—A los empresarios de centros agrícolas particulares que quieran renunciar a sus concesiones, se les acordará el desistimiento y la devolución de las reservas donadas y escrituradas al Estado para usos públicos, siempre que justifiquen haber reintegrado al Banco Hipotecario, cuando menos la mitad del préstamo o préstamos, en cédulas de la misma serie a que corresponde aquél o de las series equivalentes, obligándose además a reintegrar la otra mitad en igual forma cuando llegue su oportunidad.

Art. 2.º—Se concederá el desistimiento condicionalmente y con

carácter provisorio a los concesionarios que se comprometan a reintegrar los préstamos recibidos del Banco Hipotecario bajo las mismas condiciones del artículo anterior dentro de un plazo que fijará en cada caso el P. E. y que no excederá de dos meses.

Art. 3.º—Tratándose de concesiones cuyos derechos haya adquirido el solicitante en virtud de remate efectuado por el Banco Hipotecario, se otorgará igualmente el desistimiento bajo las condiciones establecidas en los artículos precedentes, pero si hubiese pasado a la cuenta personal del primitivo concesionario o de sus cesionarios alguna parte de deuda por capital o servicios, la devolución de las reservas donadas al Estado para usos públicos solo se hará una vez que se haya efectuado la cancelación total de la deuda por capital en cédulas de la serie correspondiente y la de los servicios atrasados en la forma que procediese.

Art. 4.º—Es entendido que en todo desistimiento que se autorice, quedarán a salvo los derechos que puedan tener los pobladores adquirentes de tierra en el respectivo centro agrícola, si los hubiere.

Art. 5.º—Los empresarios de centros agrícolas podrán transferir parcialmente sus concesiones, siempre que soliciten el consentimiento del P. E., de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 28 de la ley de centros agrícolas, y que los concesionarios ofrezcan fianza suficiente para garantir el fiel cumplimiento de las obligaciones impuestas por la concesión, según lo determina el artículo 35 de la misma ley.

Art. 6.º—En todos los casos en que se gestione transferencia parcial de un centro agrícola, se practicará previamente por la sección de agricultura del ministerio de obras públicas una inspección general a los terrenos que constituyan el centro con el fin de comprobar si la hipoteca que afecta las fracciones que no sean objeto de transferencia, queda suficientemente garantida con el valor real de los mismos.

En caso negativo y previo informe del Banco Hipotecario, el P. E. podrá denegar la transferencia.

Art. 7.º—De las concesiones que provengan de transferencia parcial de un centro agrícola particular, podrá también desistirse, en la forma y bajo las condiciones que determinan los cuatro primeros artículos del presente decreto.

Art. 8.º—Las disposiciones de los artículos anteriores no comprenden a los centros agrícolas formados en tierra pública enajenada con este objeto, exceptuándose las de los artículos 5.º y 6.º que son aplicables a los mismos.

Art. 9.º—Fíjase el término perentorio de un año a contar desde la fecha de este decreto, para que los concesionarios de centros agrícolas formados en tierras públicas, den cumplimiento a las obligaciones determinadas por la ley y sus reglamentaciones.

Art. 10.—Comuníquese, publíquese e insértese en el Registro oficial.

G. UDAONDO.

EMILIO FRERS.

Son obvios sus motivos determinantes.

El desistimiento, autorizado por el decreto de diciembre 27 de 1888, venía haciéndose en condiciones ventajosísimas para los empresarios, pero sumamente desfavorables para el Banco Hipotecario de la provincia. Los empresarios, de acuerdo con el art. 12 del citado decreto, cancelaban el 50 o|o de los préstamos recibidos, pero lo hicieron con bonos o cupones, es decir, con un desembolso equivalente al 8 ó 10 o|o del valor nominal de los préstamos y quedaban libres de todas las obligaciones contraídas, devolviéndoseles además las reservas de tierra destinadas para caminos o establecimientos públicos.

E. P. E. ha creído que debía hacer lo posible para resguardar los intereses del Banco, y considerando que el contrato de concesión de Centros Agrícolas es un acto bilateral, cuyas estipulaciones solo pueden dejarse sin efecto por consentimiento de ambas partes, resolvió no prestarlo al desistimiento sino a condición de que los solicitantes reintegrasen al Banco sus préstamos en la misma especie de valores recibidos, es decir, en cédulas, a fin de retirar de la circulación este título, oneroso para ese establecimiento, puesto que continúa devengando intereses sobre su valor nominal.

Se ha objetado que estando el Banco obligado a recibir indistintamente bonos, cédulas o cupones en pago de sus créditos, el P. E. no podía establecer lo contrario. Pero es evidente que una cosa es la cancelación de la deuda con el Banco y otra la renuncia de las obligaciones contraídas con el Estado. El Banco no podrá negarse, según los fallos judiciales, a admitir la compensación con bo-

nos o cupones, pero el P. E. puede negarse a rescindir el contrato realizado con las empresas si éstas no se conforman con las condiciones que él establezca, desde que esa rescisión es un acto voluntario y convencional.

Durante el último año administrativo se ha acordado el desistimiento a 17 centros agrícolas, que representan 91.810 hectáreas de tierra, habiéndose con ese motivo reintegrado al Banco Hipotecario 5.318.850 cédulas.

La cifra total de los desistimientos acordados hasta ahora alcanza a 65 centros, con una superficie de 433.419 hectáreas, de modo que de los 205 centros particulares que se concedieron y que obtuvieron préstamos del Banco Hipotecario solo quedan afectados al mismo 140, que representan una superficie de 1.090.400 hectáreas, más o menos. El préstamo acordado a las 65 concesiones representa 21.253.700 cédulas. Al Banco Hipotecario han sido reintegrados con este motivo 15.907.900 pesos en cédulas y $ 2.374.600 en cupones. De los 65 centros agrícolas desistidos hay siete con una superficie de 63.960 ectáreas que no recibieron préstamo hipotecario.

En cuanto a los centros agrícolas establecidos en la tierra pública que con este objeto fué autorizado a vender el P. E. por el artículo 49 de la ley de 25 de noviembre de 1887, sus empresarios estaban sujetos a las mismas obligaciones que los otros, con más la de "ligar estas tierras con ferrocarriles que serán construídos por las mismas empresas", siendo además "condición indispensable para la adjudicación de tierras fiscales para centros agrícolas, que los empresarios se obliguen a destinar el cuatro por ciento por lo menos de

la tierra que se les adjudique, en plantaciones de árboles, ya sea distribuídos convenientemente en los centros o ya formando bosques, cuya explotación se reservarán". (Decreto de diciembre 27 de 1887, art. 12, inc. 3.°).

Estos centros se encuentran más o menos en el mismo estado que los demás. Las obligaciones impuestas como condición de la venta no han sido cumplidas sino con rarísimas excepciones y apenas necesito decir que en ninguno de ellos se han realizado o se ha intentado siquiera realizar las dos condiciones que acabo de citar.

El P. E. procediendo en equidad y con espíritu de benevolencia ha concedido a sus empresarios un año para que den cumplimiento a las obligaciones contraídas. Terminado este plazo se verá en la penosa necesidad de apremiar a los adquirentes o de resolver el contrato.

Algunos de sus empresarios se han presentado solicitando también desistimiento y el P. E. ha creído que no le era permitido admitirlo. Las razones de esta determinación se encuentran consignadas en la siguiente—

RESOLUCIÓN:

La Plata, octubre 17 de 1894.

Visto este expediente, en que don Daniel C. Amadeo solicita se le exonere de la obligación de formar un centro agrícola en el terreno de propiedad del Estado que con ese objeto se le concedió en venta y considerando:

1.° Que si bien la ley de 25 de noviembre de 1887 autoriza al P. E. para enajenar la tierra pública en la forma por ella prescripta, esta autorización sólo le ha sido concedida al único objeto y bajo la expresa condición de que aquella se destine a la formación de centros agrícolas;

2.° Que no destinándose a la formación de centros agrícolas las tierras públicas sólo pueden ser vendidas por el P. E., de acuerdo con las leyes generales de la materia;

3.° Que el P. E. no está autorizado para variar el destino de la tierra vendida de acuerdo con la citada ley, porque esto importaría establecer que pueden alterarse arbitrariamente las formas de enajenación prescriptas por las leyes generales de tierras públicas, por hechos o circunstancias posteriores o con solo determinar en la concesión que aquellas se destinaban a centros agrícolas, aunque esta condición no hubiere de llenarse después de verificada la enajenación;

4.° Que debe tenerse en cuenta además, que la calidad de los terrenos y su aptitud para la labranza era una circunstancia fácil de comprobar y que los concesionarios han podido y debido comprobar antes de su adquisición, no pudiendo en ningún caso ser considerado como hecho imprevisto, y que, por otra parte, la adquisición de los lotes por parte de los concesionarios fué un acto voluntario de los mismos, al cual no estaban obligados, sea que se les adjudicase por sorteo o por propia elección, de manera que no pueden invocarlo como causa legal para el no cumplimiento de las obligaciones que contrajeron;

5.° Que el hecho de haberse otorgado anteriormente el desistimiento en casos análogos, no es un precedente que pueda invocarse si él no se ajusta a la ley.

Por estas consideraciones el P. E. resuelve: Que se esté a lo resuelto en fecha 16 de marzo del corriente año.

*

* *

Diversas resoluciones de menor importancia se han dictado por el ministerio relativas a esta materia.

Habiéndose observado que muchos expedientes referentes a mensuras y concesiones de centros agrícolas se encontraban en poder de los interesados, lo que constituía una irregularidad e imposibilitaba la toma de antecedentes indispensables y el archivo de los expedientes, con peligro tanto de los intereses públicos como privados que ellos afectaban, se dispuso por decreto de 7 de junio de 1894, que dichos expedientes fuesen devueltos al ministerio, lo que se ha conseguido en la mayoría de los casos.

Por indicación de la sección de agricultura se inició por vía de ensayo, una información relativa a la producción de los centros agrícolas. La iniciativa ha sido bien acogida por el gremio agricultor y es de esperar que más adelante se cosechen buenos frutos. Sobre sus resultados se encuentran los necesarios detalles en el informe especial de aquella sección, en el cual se detallan así mismo los trabajos de inspección y otros realizados por su intermedio.

MEDIOS DE COMUNICACIÓN

I

Ferrocarriles

La liberalidad en la concesión de vías férreas se impone como regla general a los gobiernos de la provincia. Pero la liberalidad no debe degenerar en abuso, porque podrá llegar a herir de muerte los mismos intereses que pretende fomentar.

La construcción de ferrocarriles tiene un límite: la capacidad económica o, mejor dicho, la potencia productiva de las regiones que están destinados a servir. En un país nuevo como el nuestro, los ferrocarriles son agentes directos de población y progreso, de tal modo que puede afirmarse que ellos mismos crean y determinan muchas veces aquella capacidad, de donde se deduce que es difícil trazar de antemano aquél límite, dado que está representado por un factor descono-

cido y susceptible de mayor o menor desarrollo en un término también variable. Pero si bien la futura capacidad económica de una determinada región rural de nuestra provincia no puede establecerse *a priori* y con anticipación de muchos años, puede, sí, fijarse aproximadamente para un lapso de tiempo más breve, porque su desarrollo está sujeto a un proceso conocido que responde a etapas de cultura casi fijas y es determinado, salvo raras excepciones, por las condiciones del suelo y del clima, que a su vez determinan las condiciones agrícolas de la región y dan la medida de la producción posible dentro de la misma. Por consiguiente, si mediante un detenido estudio científico se fijan las fases del proceso y la importancia de estos factores determinantes, es posible llegar a un conocimiento bastante aproximado de la clase y medida de la producción que el ferrocarril ha de crear o estimular dentro de un plazo prudentemente calculado.

Es esta sencilla operación la que con estudio o por intuición sagaz realizan las empresas de ferrocarriles que no entregan su éxito a la casualidad; y es la misma que debieran realizar los gobiernos, al fijar las líneas de una red o al trazar límites a su propio poder de concesión, porque es indudable que si se conceden vías férreas sin plan ni método alguno, sin consideración a la producción y a la necesidad de medios de transporte que ésta determina, es posible que se llegue a crear una concurrencia ferrocarrilera de todo punto excesiva y que haga imposible la explotación de todas las líneas, sin beneficio y antes con perjuicio de las industrias, así como es posible que al favor de tal desconcierto vengan a monopolizar el ser-

vicio de los ferrocarriles determinadas empresas o determinadas regiones de la provincia, lo que, sobre ser injusto, sería perjudicial a los intereses generales de la misma.

En época anterior habíase desarrollado un movimiento verdaderamente anormal y exagerado en el sentido de obtener y acordar esta clase de concesiones, llegándose al extremo de conceder líneas que se había trazado sobre el plano gráfico de la provincia con la regla y el tiralíneas, semejando una complicada telaraña y sin estudio, plan, ni concierto alguno. El plano adjunto da de ello una idea más completa y sugestiva que cuanto a este respecto pudiera escribirse.

La mayor parte de estas concesiones se encuentran hoy en estado de caducidad, unas por no haberse efectuado la correspondiente escritura de contrato, otras por no haberse presentado siquiera los planos y otras finalmente por falta de cumplimiento de las obligaciones contraídas. Este ministerio se ocupa de estudiarlas una por una a fin de hacer efectivas en cuanto sea posible las responsabilidades de los contratistas, pero es tarea lenta y penosa, porque en algunos casos es difícil establecerlas y todo ello constituye un verdadero laberinto.

Si bien es cierto que hoy por hoy no son muy de temer las consecuencias de esta falta de sistema, pienso que es prudente evitarlas, y de aquí que yo crea que la provincia debe sistematizar su red ferroviaria, fijando los rasgos principales de la misma, estableciendo las líneas que deben constituir su base, por decirlo así, y determinando las reglas a que deban subordinarse las futuras extensiones y las líneas secundarias, reglas que de-

berán servir para fundar el criterio con que han de ser juzgadas las concesiones que se soliciten y sin que ello importe una restricción al derecho de proponerlas.

Una cuestión tan compleja requiere un estudio científico sumamente detenido, y el P. E. tiene el propósito de confiarlo a una comisión de personas competentes.

El demostrará, de ello estoy seguro, la necesidad de dividir los ferrocarriles en dos categorías, a saber: las líneas de gran distancia que serán como los grandes radios, que partiendo de los centros establecidos sobre las costas de la provincia se prolongarán hacia su periferia mediterránea, y las líneas transversales o concéntricas, perpendiculares a las primeras y destinadas principalmente al tráfico local y a traer hacia aquéllas la producción de las zonas intermedias.

El hará sentir, del mismo modo, la necesidad de disminuir el costo de colocación de los productos en los mercados mediante la disminución del recorrido. Esta parte del problema encontrará probablemente su solución en la creación de puertos, hacia los cuales convergerán entonces los ferrocarriles y que serán otros tantos focos de atracción para el comercio interno y de exportación, constituyendo los centros a que antes me he referido.

*

* *

El régimen de las tarifas está estrechamente relacionado con la cuestión relativa a las concesiones de construcción, porque de la intervención

que las leyes acuerden al Estado en la confección de las tarifas dependen principalmente los principios que deban seguirse con respecto a la concesión de líneas y su explotación.

En efecto, si el Estado no tiene intervención alguna o solo la tiene muy limitada en dicha confección el único medio de combatir la omnipotencia de las empresas y de poner una valla a la exageración de los precios de transporte consiste en la libre competencia ferrocarrilera. Conviene en tal caso no poner a la construcción del mayor número de líneas, más trabas que las indispensables para regular la competencia. Si por el contrario, el Estado goza de amplia facultad para revisar y reducir las tarifas, el monopolio no tiene mayor importancia o por lo menos pierde mucho de su gravedad y puede justificarse en cierto modo.

El primero es el sistema seguido por nuestra legislación, al menos en lo sustancial, puesto que el Estado solo puede intervenir para someter las tarifas a una regla de uniformidad en todas las líneas, según lo previene la ley vigente, o para reducirlas cuando las utilidades de las empresas representen más que un interés determinado sobre su capital, según lo prescriben algunos de los contratos de concesión.

En presencia de estas disposiciones sería una enormidad constituir privilegios de construcción o explotación que redundarían en inmenso daño de la producción.

El régimen de la libre competencia puede conducir a excesos de que han sido elocuente ejemplo las guerras de tarifas en Inglaterra y Estados Unidos. Pero el Estado puede evitarlos interviniendo como poder moderador. Para ello debe con-

servar incólume su poder de concesión, reservando "al juicio de los poderes públicos la conveniencia de limitar o no la construcción de nuevas líneas en concurrencia con las ya establecidas" como lo indicaba el P. E. en el mensaje de 31 de julio del año pasado con que remitió a V. H. un contrato *ad referendum* celebrado con las empresas del Sud y del Oeste.

El régimen seguido entre nosotros en esta materia es imperfecto y sobre todo, poco definido. Responde a una tendencia general que se manifiesta constantemente por falta de fe en la fuerza de la libertad económica y por falta de hábito de la misma. Casi no hay, en efecto, empresa comercial o industrial, que no se presente pidiendo privilegios que constituyan a su favor un monopolio más o menos completo y a cambio de los cuales consiente en la intervención del Estado para regular sus utilidades. Esta intervención es casi siempre deficiente, ya que no ilusoria o ineficaz, quedando por lo tanto imperante el monopolio con sus funestas consecuencias para los intereses generales.

La intervención que la ley de ferrocarriles de la provincia le da al Estado es demasiado limitada para el régimen del monopolio y excesiva para el de libre competencia. Excesiva, porque la uniformidad en las tarifas es una amenaza que pesa constantemente sobre las empresas y que pone en manos de los poderes públicos un arma poderosísima, aunque peligrosa: puede, o cerrar la puerta a toda competencia o condenar a la ruina a determinadas empresas. Demasiado limitada, porque no excluye la confabulación de las empresas a fin

de uniformar sus tarifas, manteniéndolas de esta manera, e imposibilitando la intervención oficial. Con este régimen se puede impedir que suban las tarifas, pero no es fácil obtener que bajen, si no es comprometiendo la existencia misma de las empresas. Resultado semejante al que daba el sistema de intervención empleado en Francia y que dió lugar a los interesantes estudios de la Comisión especial de la Cámara de Diputados de aquella Nación que Camille Pelletán condensó en el notable informe en que se aconsejaba su reforma (1).

No cabe decidirnos por el sistema adoptado en Italia, España y Holanda que reserva al Estado el derecho de disminuir las tarifas, mediante una compensación de pérdidas en favor de las empresas, y hemos de tener que llegar al fin a la adopción de un régimen de libertad de tarifas reguladas solo por la competencia, semejante al que impera en Inglaterra y Estados Unidos, en que el Estado interviene sólo para exigir que aquéllas sean *justas y razonables* como lo preceptúa también la ley argentina de ferrocarriles nacionales, y para prohibir las tarifas diferenciales que importen una "preferencia indebida".

Me he detenido en estas consideraciones, no solo porque conceptúo de mi deber llamar la atención de V. H. sobre estos problemas, que deben ser tenidos en cuenta por el legislador al pronunciarse sobre los pedidos de concesión que se le someten, sino porque ellos dan la razón de la poca acción que puede ejercer el P. E. en un asunto que

(1) Rapport au nom de la Commission des chemins de fer sur les tarifs des chemins de fer, presenté par M. Camille Pelletan, Deputé.—París 1889.

constantemente es objeto de reclamos de los gremios productores de la provincia.

*

* *

La construcción de ferrocarriles ha sufrido durante el año anterior una paralización casi completa que se explica no sólo por las dificultades que al capital extranjero crea la situación económica y financiera de la provincia, sino también y muy principalmente, por la influencia de los acontecimientos políticos de 1893.

Han sido libradas al servicio público la línea de Lincoln a General Pinto, cuya construcción fué autorizada por la intervención nacional y cuya extensión es de 36 kilómetros y la de Exaltación de la Cruz a Váguez, de 32 kilómetros.

La línea a Necochea concedida al F. C. del Sud, solo se había concluído hasta la estación Quequen, distante 3 kilómetros de aquella. Habiendo espirado desde tiempo atrás el término acordado, el P. E. se vió en la necesidad de apremiar a la empresa, aplicándole la multa determinada en el contrato de concesión. El 1.° de agosto quedó terminado el gran puente sobre el río Quequen y habilitada la línea férrea hasta la estación Necochea.

Solo dos concesiones de poca importancia han sido acordadas durante el año por el P. E., a saber: al señor don Miguel Terry un ramal de la Estación Cambaceres al establecimiento "La Yesca" y a los señores Agustín Martín y compañía una línea de tramways a tracción mixta que em-

palmando con las líneas del Puerto de La Plata llegará al pueblo "Las Talas".

En julio 31 del año pasado el P. E. sometió a la consideración de V. H. el contrato *ad referendum* celebrado por la administración anterior con las empresas del Oeste y del Sud sobre construcción de nuevas líneas, acompañándolo con el siguiente mensaje que explica suficientemente las principales condiciones de dicho contrato y las observaciones que sugirió al P. E.:

La Plata, julio 31 de 1894.

A la honorable legislatura:

El poder ejecutivo tiene el honor de someter a la consideración de V. H. el contrato *ad-referendum* celebrado con los representantes de los ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires, sobre modificaciones en la construcción de algunas líneas férreas, renuncia de otras, concesión de nuevas extensiones y ampliación de los plazos establecidos.

El poder ejecutivo, al suscribir el contrato de la referencia, se ha limitado a dar cumplimiento a lo resuelto por la anterior administración en 28 de julio de 1893, pues no se ha considerado facultado para alterar los términos en que está concebida la resolución respectiva y se ha reservado para esta ocasión señalar a V. H. las observaciones más sustanciales que le ha sugerido el estudio de algunas de las cláusulas y condiciones que contiene dicho contrato.

Para facilitar en lo posible, en un asunto de tanta trascendencia, el conocimiento de los puntos más esenciales, ha creido conveniente establecer detalladamente los antecedentes que puedan ilustrarlo, en la forma siguiente:

I

LINEAS CUYA RENUNCIA GESTIONA EL FERROCARRIL DEL SUD

Rauch a Ayacucho

Forma parte de la concesión otorgada primitivamente, en fecha 29 de agosto de 1888, a los señores R. Olivier y Cía., cuya cabe-

cera era el pueblo de Cañuelas y su terminal el de Necochea, pasando por varios puntos. Ha sido construída en su casi totalidad, a excepción de la parte que se renuncia.

Esta línea fué transferida por los señores Olivier y Cía. a don Alejandro Henderson, y luego por éste al ferrocarril del Sud.

El depósito que debieron verificar los concesionarios en garantía de la construcción total de la línea, era de pesos 72.000 moneda nacional; pero en el contrato se establecía que podría sustituirse por una fianza personal; así es que al aprobarse la transferencia otorgada por Olivier y Cía. a favor de Henderson se aceptó la garantía personal del señor Samuel B. Hale, y cuando se aprobó la de Henderson al ferrocarril del Sud, no se mencionó nueva garantía, ni se relevó al señor Hale de la que había dado, por lo que debe considerarse vigente para el caso de que no se accediese a la renuncia del ramal Rauch a Ayacucho.

Además, por el mismo contrato se establece una multa de $ 5000 moneda nacional a beneficio de la educación común por cada mes de retardo en la construcción.

La Gama (hoy Lamadrid) a Guaminí

Forma parte de la concesión otorgada en 6 de septiembre de 1889 al señor Francisco Meeks, que partiendo de la Gama pase por Guaminí, Puán, Carhué y termine en Alfalfa; fué transferida al ferrocarril del Sud.

Los estudios de toda la línea fueron aprobados en definitiva el 9 de octubre de 1890, debiendo terminarse la construcción el 9 de octubre de 1893.

La empresa depositó en garantía de su construcción dentro de la fecha indicada, $ 30.000 m|n.

Alvear a Bolívar

Este ramal forma parte de una de las extensiones acordadas al ferrocarril del Oeste en la ley contrato de enajenación de los ferrocarriles que fueron de la provincia, fecha 30 de junio de 1890, esto es, de la línea que arrancando del Saladillo pase por Alvear y termine en Guaminí.

Los estudios de esta línea fueron aprobados en 13 de julio de 1892 y debe quedar terminada, según el contrato, el día 13 de julio de 1895.

El ramal de Merlo al Saladillo, de que es continuación el del Saladillo a Guaminí, fué transferido al ferrocarril del Sud, de manera que este último sería el obligado a construir la extensión mencionada.

Sin embargo, en el contrato de enajenación no existe cláusula penal, ni se exigió depósito alguno para garantir la ejecución de esa línea.

II

LINEAS A CONSTRUIR POR LAS EMPRESAS Y ACEPTADAS POR EL CONTRATO AD-REFERENDUM

Lobos al 25 de Mayo y Bolívar

Que empalmará con la sección Bolívar a Guaminí, formando parte esta última de la línea acordada por el contrato de enajenación de los ferrocarriles que fueron de la provincia, debiendo construirse también la sección de ésta que arranca del *Saladillo hasta Alvear.*

Ferrocarril Oeste

Extensión de Lincoln al pueblo General Pinto o Lavalle; está en construcción, concedida por la intervención nacional, y de General Pinto a Villegas, pudiendo prolongarla hasta el límite Oeste de la provincia.

Línea de unión, que partiendo de la estación Haedo llegue a empalmar con los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario.

Prolongación de Trenque Lauquen a Carhué

Esta línea, por el contrato de enagenación de los ferrocarriles del Estado, fué concedida al ferrocarril del Oeste. Los estudios fueron aprobados definitivamente el 17 de Febrero de 1892 y debe quedar construída el mismo mes y día del año 1895.

Olavarría, Coronel Pringles y Bahía Blanca

La línea fué concedida a los señores Dávila y Cía. en 31 de Julio de 1889. Estos la transfirieron al ferrocarril del Sud.

Los estudios fueron aprobados definitivamente el 4 de Enero de 1892, y ha debido quedar terminada el 4 de Julio de 1893.

La empresa del ferrocarril del Sud depositó $ 42.300 oro sellado en garantía de la construcción, la que, según el contrato, perdería, previa caducidad de concesión, si no se realizase.

Guaminí a Puan, Carhué y Alfalfa

Esta parte, como ya se ha dicho, es el complemento de la línea de La Gama (hoy Lamadrid) a Guaminí, sección esta última que la empresa del ferrocarril del Sud ha renunciado por el contrato *ad referendum.*

III

OBSERVACIONES GENERALES

Al art. 1.°, *incisos* 2.° *y* 4.°

No se determinan plazos para las extensiones de Villegas y Carhué al límite Oeste de la Provincia, ni se indica algún paraje aproximado y conocido en esa terminal común a las dos líneas para establecer las cabeceras respectivas.

Al art. 4.°, *inciso* 4.°

Habiendo sido aprobados los estudios en 9 de Octubre de 1890 de la línea de Lamadrid a Alfalfa, en la que está comprendida Guaminí a Alfalfa, así como la del Saladillo a Guaminí, fecha 13 de Julio de 1892, en la figura Bolívar a Guaminí, no se vé razón para fijar el plazo de 18 meses para los estudios, ni menos el de 48 para la construcción.

Inciso 5.°

Igual observación a la del inciso 4.°, pues los estudios de Trenque Lauquen a Carhué y de Olavarría a Pringles y Bahía Blanca fueron aprobados respectivamente el 17 de Febrero de 1892 y el 4 de Enero de 1892.

Inciso 6.°

Debe suprimirse.

Inciso 7.°

Terminada la línea a Lavalle ,como lo está, hay que reducir los plazos para la de Villegas, pues para los de ésta se han tenido en cuenta los de aquélla.

El art. 6.°

Cree el poder ejecutivo que debe variarse la redacción defectuosa y determinarse que el depósito de 1 o|o sobre el costo kilométrico es a los efectos del inciso 1.°, artículos 11, 13 y 30 de la Ley de Ferrocarriles, depósitos que perderán las empresas, si no cumplen las concesiones respectivas, sin perjuicio de la caducidad de las mismas, debiendo establecerse además una multa por cada mes de retardo en la presentación de los estudios o en la terminación de las líneas empezadas.

Al art. 8.º, inciso 1.º

La disposición de este inciso establece un monopolio o privilegio de construcción, no previsto por la Ley de Ferrocarriles, y no hay razón alguna de conveniencia pública que aconseje introducir esta excepción, que vendría a apoyar y dejar establecido un sistema cuyos efectos aún no están suficientemente estudiados en el país.

El poder ejecutivo cree que debe dejarse librada en todo tiempo al juicio de los poderes públicos de la provincia la conveniencia de limitar o no la construcción de nuevas líneas, en concurrencia con las ya establecidas, y que de ningún modo debe ser coartada o restringida esta facultad.

Al art. 8.º, inciso 2.º

Debiera limitarse la exención de impuestos a los términos del inciso 8.º, artículo 7.º de la Ley de Ferrocarriles, que lo concede a partir del principio de la construcción del camino y mientras su producto no alcance al 8 o|o sobre el costo efectivo de la obra, para todos los bienes muebles o inmuebles que constituyan los ferrocarriles y que sean necesarios para su explotación y tráfico. Lo contrario importaría derogar para casos especiales las disposiciones de la ley general e introducir discordancias inconvenientes entre unas concesiones y otras, comprometiendo la unidad de legislación en la materia.

Sería conveniente, además, introducir en el contrato una cláusula que estableciera claramente que las empresas contratantes quedan sometidas, en todo lo que no esté previsto en aquél, a las disposiciones de la ley general de ferrocarriles de la provincia.

El poder ejecutivo debe observar por último que las empresas del ferrocarril del Sud y Oeste aparecen unidas para la construcción de las líneas, lo cual puede originar dificultades al hacerse efectivas las responsabilidades que contraen, siempre que no se declare: o bien que las dos empresas quedan mancomunadas y solidariamente responsables de todas las obligaciones que contraen, o bien que cada una responderá separada e individualmente por las líneas que les correspondan respectivamente, según sus concesiones anteriores o que deban ser consideradas como prolongación de sus líneas actuales. El poder ejecutivo cumple con el deber de remitir a V. H. los antecedentes administrativos sobre el contrato *ad-referendum*, así como diversas peticiones de vecindarios interesados en que no se acepte la renuncia de las líneas o que no se acuerden prórrogas; y de otros, para que se consulten las conveniencias de las respectivas localidades en la traza de las prolongaciones o ramales; tales son las de los vecindarios de Adolfo Alsina, Puán, Bahía Blanca, Laprida, General Alvear y Navarro.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

El 19 de febrero del corriente año V. H., teniendo en cuenta algunas de las observaciones formuladas por el P. E., aprobó el contrato *ad referendum* en los términos de la siguiente ley:

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de—

LEY:

Artículo 1.°—Apruébase el contrato *ad-referendum* celebrado entre el P. E. y los señores ingenieros Guillermo White y Santiago Brian, representantes de las empresas de los ferrocarriles del Sud y Oeste de Buenos Aires, respectivamente, sobre construcción de líneas férreas, con las modificaciones y ampliaciones que expresa la presente ley.

Art. 2.°—Autorízase al P. E. para determinar, de acuerdo con las citadas empresas, el paraje para establecer las respectivas cabeceras de la línea de Trenque Lauquen al límite de la provincia y de Lavalle a Villegas, como también modificar los plazos fijados en el artículo 4.° del contrato *ad-referendum.*

Art. 3.°—Queda suprimido el inciso 1.°, artículo 8.° del contrato *ad-referendum.*

Art. 4.°—La empresa del ferrocarril del Sud, deberá construir dentro del término de dieciocho meses, a contar de la promulgación de la presente ley, un ramal férreo de la estación Lobos u otra inmediata, hasta el pueblo de Navarro, de conformidad con lo dispuesto en la ley general de ferrocarriles de la provincia.

Art. 5.°—Si las empresas concesionarias no construyeren dentro de los plazos fijados algunas de las líneas o ramales concedidos, caducará de hecho la parte no construída, aplicándosele en ella las multas determinadas en el artículo 6.° del contrato.

Art. 6.°—Las sumas de dinero o títulos de renta que las empresas concesionarias hayan tenido depositadas o afectadas en garantía de las concesiones que se modifican por este contrato, continuarán en depósito como garantía de las nuevas obligaciones que contraen; y en caso de no cumplirlas, dichas sumas formarán parte de las multas en que incurriesen.

Art. 7.°—Comuníquese al P. E.

Dada en la sala de sesiones de la legislatura de la provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a diecinueve días del mes de febrero del año mil ochocientos noventa y cinco.

José I. Arias	Tomás R. García
Manuel Vega Segovia,	*Ricardo M. García,*
Secretario del Senado.	Secretario de la C. de DD.

La Plata, febrero 21 de 1895.

Cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al Registro Oficial.

G. UDAONDO.
Emilio Frers.

Las modificaciones y ampliaciones introducidas por esta ley han sido aceptadas por las empresas y el contrato, reducido a escritura pública, está ya en vías de ejecución, lo que permite esperar que dentro de tres o cuatro años la provincia contará con los seiscientos kilómetros de vía férrea que comprende esta concesión.

Es digno de notarse el artículo 3.° de la ley sancionada por V. H. Dicha sanción importa la consagración del principio sostenido por el P. E. en el mensaje transcripto, contrario al monopolio o privilegio de construcción solicitado por las empresas.

*
* *

Es menester combatir con decisión la perniciosa costumbre de obtener concesiones que no han de realizarse.

Ellas originan perturbaciones en el movimiento comercial y en el desenvolvimiento agrícola de las localidades que hubieran de beneficiar y es indispensable concluir con la situación de incertidumbre que ellas crean con grave perjuicio de dichas localidades. Este ministerio se ha ocupado preferentemente de su estudio, como ya se indicó, a fin de exigir su cumplimiento o declarar su caducidad de acuerdo con las leyes y contratos respectivos.

Entre las muchas concesiones acordadas con anterioridad y que no han sido cumplidas, debo hacer especial mención de la otorgada a favor de los señores Roberto Wilkinson & Cª., que exigió

un estudio detenido en razón de las transferencias parciales de que ha sido objeto, de las prórrogas que obtuvo la empresa y hasta de la obscuridad y confusión que se encontraba en los respectivos expedientes respecto del cumplimiento de algunas cláusulas de los contratos y la subsistencia de las fianzas y garantías. Terminado ese estudio y aclaradas por completo las dudas, el P. E. dictó el siguiente decreto:

La Plata, enero 2 de 1895.

Visto este expediente relativo al cumplimiento por parte de los señores Roberto Wilkinson y compañía o sus cesionarios a las obligaciones contraídas en virtud de la ley-contrato, fecha 25 de febrero de 1888 y concesiones otorgadas por el poder ejecutivo de acuerdo con la misma, para la construcción de varios ramales del ferrocarril, y resultando de los antecedentes que existen sobre esas concesiones:

1.° Que la línea que partiendo del kilómetro 42 del ramal a Magdalena debía llegar al puerto de Ajó y de éste a Dolores, concedida en virtud de la ley 25 de febrero de 1888, no ha sido empezada ni construída dentro del plazo fijado, que venció el 1.° de agosto de 1890 en cuya virtud la empresa cesionaria que lo es la del ferrocarril Ensenada y Costa Sud se ha hecho acreedora a la multa establecida en el artículo 5.° de la ley mencionada:

2.° Que el ramal de Magdalena al puerto Atalaya ha sido librado al servicio público;

3.° Que el ramal del kilómetro 42 a Punta Piedras (línea de La Plata a Magdalena) ha sido habilitado al servicio público en una mitad de su extensión, estando paralizada la construcción de la otra parte, por cuya causa la misma empresa ha incurrido también en multa a contar, por lo menos, del 24 de diciembre de 1892 en que se autorizó a librar al servicio público la parte construída;

4.° Que en cuanto a la línea que arrancando de la de Dolores a Ajó llega a Balcarce pasando por Tuyú y a la de Elizalde al Tandil pasando por Chascomús de que son cesionarios las empresas F. C. Sud y F. C. Ensenada y Costa Sud no han presentado nuevamente a la aprobación del Gobierno los planos definitivos de las mismas dentro de la prórroga de diez y ocho meses concedida en 25 de febrero de 1890, que venció en 5 de junio de 1891; que no han sido presentados los estudios de la línea de Rauch a Pringles cuyo plazo venció en 11 de enero de 1890;

Y considerando: Que ha llegado la oportunidad de dictar las providencias necesarias a efecto de que las empresas respectivas cumplan las obligaciones contraídas en virtud de la ley-contrato en que tienen su origen las líneas férreas construídas y a construirse.

Que en cuanto a los compromisos contraídos entre sí por las empresas Wilkinson y Cía., F. C. del Sud y F. C. Ensenada y Costa Sud, para la construcción de esas líneas, las cuales se pretende hacer valer para responsabilizarse recíprocamente por la falta de cumplimiento a los contratos celebrados con el Estado, no corresponde al P. E. tomarlos en consideración por cuanto son actos en que no es parte, debiendo por tanto atenerse a lo estipulado en los contratos celebrados con el Estado. Por lo expuesto el P. E.—

RESUELVE:

Aplicar a las empresas mencionadas las multas a que se han hecho acreedoras por la falta de cumplimiento de los contratos, a cuyo efecto pasen estos antecedentes al departamento de ingenieros para que determine:

1.° El monto de las multas a que se hayan hecho acreedoras las empresas Wilkinson y Cía., ferrocarril del Sud y ferrocarril Buenos Aires y Ensenada y Costa Sud por la no construcción de los siguientes ramales en la parte que respectivamente les corresponda:

Línea de Magdalena a Ajó y Dolores, a contar del 1.° de agosto de 1890. Parte no concluída del ramal a Punta Piedras, desde el 23 de diciembre de 1892. Línea que arrancando de la de Dolores a Ajó, llegue a Balcarce pasando por Tuyú, a contar del 5 de junio de 1891. Línea que arrancando de la estación Elizalde (ramal de La Plata a Magdalena), llegue a Tandil pasando por Chascomús, igualmente desde el 5 de junio de 1891. Línea que arrancando de la de Chascomús al Tandil, llegue a Pringles, desde el 11 de Enero de 1890.

2.° El departamento de ingenieros indicará los plazos que puedan acordarse en equidad a las empresas mencionadas, ya sea para presentar los estudios definitivos, ya para construir y terminar las líneas, no debiendo estos plazos exceder a los establecidos en los contratos.

3.° Formuladas que sean por el departamento de ingenieros las indicaciones que se ordenan en esta resolución, vuelvan estos antecedentes al despacho.

Comuníquese a las empresas respectivas y a las personas que garanten los contratos celebrados con las mismas.

G. UDAONDO.
EMILIO FREERS.

El estudio encomendado al departamento de ingenieros está a punto de terminarse e inmediatamente de concluído se harán efectivas las disposiciones del decreto transcripto.

*
* *

Asigno a la regularidad y exactitud del servicio tanta importancia por lo menos como a la modicidad de las tarifas, porque considero que es tanta la influencia que sobre el desarrollo de la producción se hace notar cuando se cuida de que las cargas sean recibidas y depositadas sin demora en depósitos adecuados y conducidas a su destino con rapidez y sin averías y mermas, como cuando se insiste en que no sea excesivo el precio del transporte; y aún pienso que dada la escasa intervención que en lo relativo a las tarifas tiene el Estado de acuerdo con las leyes vigentes, la administración pública está actualmente obligada a preocuparse más de lo primero que de lo segundo.

La inspección general de ferrocarriles en cuanto a su construcción, vías y tráfico, se ejerce con regularidad por intermedio del departamento de ingenieros, que ha puesto todo su empeño en secundar los constantes esfuerzos del ministerio a fin de que se mejoren las condiciones del servicio en todos sus ramos. En este sentido se ha hecho cuanto ha sido posible, ejerciéndose una continua vigilancia tanto en lo que respecta al estado de las vías y obras, máquinas y tren rodante, como en lo referente al tráfico de cargas y pasajeros. Entre otras obras que por resolución de este minis-

terio han sido compelidas a ejecutar las empresas, se cuenta la construcción de 210.000 metros de cercado de sus vías y reparación de 99.000 metros de alambrado en mal estado.

No debo ocultar que en mi sentir la inspección es deficiente. Y lo es principalmente por falta de personal, pues se comprende fácilmente que con media docena de inspectores técnicos, como tienen que serlo, y escasamente renumerados, no es posible que sea suficientemente eficaz una inspección y vigilancia que tiene que ejercerse sobre líneas que tienen un desarrollo de más de 3.500 kilómetros, pertenecientes a distintas empresas y comprendiendo ramales que se bifurcan en todas direcciones. Cuando lo permita la situación del erario es indudable que deberá atenderse esta necesidad.

La acción privada debiera ser en esta materia un auxiliar principal y poderosísimo de la inspección oficial. Pero desgraciadamente se pone de manifiesto también en esto el hábito tan inveterado en nuestra población de abandonar toda iniciativa a la autoridad administrativa. Los particulares damnificados por los abusos de las empresas o por las deficiencias de sus servicios, descuidan casi siempre las acciones que por la ley les competen y que solo ellos pueden ejercer; ocurren en queja al P. E. en vez de ocurrir a los tribunales para hacerse indemnizar; el P. E. en muchos de los casos ocurrentes carece de medios legales para intervenir y las empresas quedan impunes.

El ministerio ha hecho notar a las empresas la necesidad de aumentar y mejorar sus depósitos de cargas y su material rodante. Me consta

que las empresas del Sud y del Oeste están tomando medidas para subsanar las deficiencias y me es satisfactorio manifestar mi persuación de que no se necesitarán los medios compulsorios que da la ley a fin de que satisfagan en breve plazo esta exigencia, tanto más justificada cuanto que son sensibles las deficiencias y es notorio que desde tiempo atrás las empresas no han aumentado su material ni en relación al aumento de sus líneas ni en proporción al mayor tráfico determinado por el considerable incremento de la producción agrícola.

Se ha resuelto, después de prolijo estudio, el problema referente al transporte de ganados por ferrocarril y a las responsabilidades de las empresas en lo tocante al mismo, problema que de tiempo atrás ha venido preocupando al gremio ganadero y a las asociaciones que lo representan, entre las cuales tomó la iniciativa la "Sociedad Rural Argentina". El asunto es de trascendencia no solo para el tráfico interno sino también para la exportación de ganados, que es el gran *desideratum* de nuestra ganadería y una de las condiciones de su prosperidad. Las empresas de los ferrocarriles de la provincia por su parte, consultadas que fueron, manifestaron su conformidad y la buena voluntad que pondrían para cumplir las disposiciones de la nueva reglamentación. Me consta que el F. C. Sud, ha iniciado la construcción de cien wagones de un modelo adecuado para el tráfico exclusivo de ganado vacuno.

El decreto reglamentario es el siguiente:

La Plata, Abril 29 de 1895.

CONSIDERANDO:

Que son numerosos los reclamos interpuestos de tiempo atrás por hacendados y cargadores de ganados, respecto a las malas condiciones en que ordinariamente se hace el transporte de animales por las empresas de ferrocarril; habiéndose presentado ante el P. E. la Sociedad Rural Argentina y la Sociedad Protectora de Animales, iniciando gestiones tendientes a mejorar este servicio;

Que con este motivo se ha hecho notar, no sólo los perjuicios que la deficienciaa de los medios de transporte causa a los intereses ganaderos de la provincia, sino también los inconvenientes que el mal trato dado a los ganados en viaje tiene para la sana e higiénica alimentación de las poblaciones, a lo cual se agregan consideraciones de humanidad y cultura que imponen el cumplimiento de disposiciones legales destinadas a evitar los malos tratamientos a los animales;

Que la ley establece la responsabilidad de las empresas por la carga que reciban (art. 82), y se hace necesario reglamentar esta disposición en lo referente a la consistente en animales, por cuanto los daños a que está expuesta son de una naturaleza peculiar y requiere un cuidado y vigilancia especial;

Que estas consideraciones imponen al P. E. el deber de atender las reclamaciones interpuestaas velando de un modo efectivo, tanto por la higiene pública, como por los intereses materiales de la provincia;

Que sin perjuicio de las acciones privadas que las leyes civiles y comerciales acuerdan a los cargadores, el P. E., haciendo uso de las facultades reglamentarias que la ley general de ferrocarriles le acuerda, debe dictar reglas de carácter administrativo, que obliguen a las empresas de ferrocarriles de la provincia a conducir en las debidas condiciones los ganados cuyo transporte deban efectuar.

Por estas consideraciones, el P. E.—

DECRETA:

Artículo 1.°—Tres meses después de la publicación del presente decreto, ninguna empresa de ferrocarriles de la provincia, podrá mantener encerrados en los vagones durante un término mayor de veintiocho horas, los animales de cualquiera clase que haya de transportar. Este término empezará a correr desde el momento en que los animales ocupen el vagón.

Art. 2.°—Pasadas las veintiocho horas, la empresa deberá descargar los animales en corrales apropiados y suficientemente espaciosos, en los cuales deberá darles de comer y beber y dejarlos descansar por un término no menor de cuatro horas, ni mayor de ocho horas, descontándose las que median entre la puesta y la salida del sol, y salvo el caso de fuerza mayor.

Art. 3.°—Lo dispuesto en el artículo anterior no se hará efectivo cuando los animales fuesen transportados en vagones construídos con las disposiciones necesarias para que puedan comer, beber y descansar cómodamente en los mismos.

Art. 4.°—Los gastos que origine el cumplimiento de las disposiciones anteriores son de exclusiva cuenta de las empresas, con excepción de los de forraje, cuyo importe podrán repetir de los cargadores.

Art. 5.°—Cuando el transporte se efectúe por líneas de distintas empresas, serán consideradas como una sola a los efectos del artículo 1.°, sumándose el tiempo que haya transcurrido en las diversas líneas. Será pasible de las multas y penas administrativas la empresa en cuya línea tenga lugar la infracción.

Art. 6.°—La empresa que infrinja lo dispuesto en los artículos anteriores, incurrirá en una multa de doscientos pesos por cada hora de retardo sobre los términos que ellas establecen.

Art. 7.°—Dentro de seis meses de la promulgación del presente decreto, las empresas deberán tener en todas las estaciones de 1.ª y 2.ª categoría, depósitos o corrales y embarcaderos para cargas vivas, de acuerdo con lo dispuesto en la ley general de ferrocarriles. El departamento de ingenieros determinará las estaciones a que deba aplicarse esta disposición.

Art. 8.°—Para los fines de este decreto y del artículo 68 de la ley, el jefe de la estación respectiva deberá firmar los asientos de los libros o las boletas en que se anoten los pedidos de vagones para cargar animales, así como las cartas de porte de los mismos y anotar además en esos documentos la hora en que se hubiese recibido el pedido o efectuado la carga. La omisión de alguno de estos requisitos hará incurrir a la empresa respectiva en una multa de doscientos pesos.

Art. 9.°—Cuando los animales hubiesen sufrido daños, sea por no disponer la empresa de los medios convenientes para que las operaciones de carga se hagan sin riesgo, sea por efectuarse el transporte en trenes o vehículos que no reunan todas las condiciones necesarias para evitarlos o por no haberse efectuado con las debidas precauciones, la empresa pagará una multa de doscientos pesos por cada vagón en que se encuentren uno o más animales estropeados y de cuatrocientos pesos cuando hubiera muertos, sin perjuicio de las responsabilidades legales para con los cargadores.

Art. 10.—La empresa quedará exenta de las multas establecidas en el artículo anterior, siempre que los daños proviniesen de culpa del cargador. Se considerará que ésta existe cuando fuese excesivo el número de animales introducidos por el cargador en un vagón y habrá exceso siempre que estando los animales en pie no quedase un espacio libre equivalente a la octava parte, cuando menos, de la superficie total del piso o pisos del vagón.

La exención de las multas sólo será extensiva al vagón o vagones en que se compruebe el exceso.

Art. 11.—Los interesados podrán reclamar la intervención de la autoridad más inmediata, para hacer cumplir lo dispuesto en el artículo 2.° o para que verifique los hechos o la infracción de las disposiciones de este decreto. Dicha autoridad dará al interesado

constancia escrita de ello e inmediatamente pondrá en conocimiento de lo ocurrido a su superior jerárquico, quien lo comunicará en el acto al P. E.

Art. 12.—El departamento de ingenieros comunicará al P. E. las modificaciones que la experiencia aconseje introducir en el presente decreto.

Art. 13.—Comuníquese, etc.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

Considero conveniente explicar someramente las disposiciones de este decreto.

Como se ve, no se ha seguido en él el sistema de enumerar prolijamente las condiciones que han de tener los wagones, sus enganches y frenos, acoplamiento de los trenes, bebederos, etc., teniendo en cuenta que esas condiciones están sujetas a variar y aún a mejorar incesantemente en razón de los progresos que día a día realiza la ingeniería del ramo y que por otra parte la eficacia de una u otra condición es materia discutida constantemente, no sólo entre nosotros, sino en Europa y Estados Unidos. En este último país no se ha llegado, por ejemplo, a una solución definitiva, ni siquiera a una opinión uniforme, sobre el punto de saber si son o no necesarios los wagones de Burtón, los *Palace-cars,* etc., o si bastan los wagones comunes construídos sobre *boggíes* y según reglas determinadas.

El P. E. ha creído preferible establecer reglas generales, dejando a las empresas la libertad de elegir los medios de alcanzar el objeto deseado, bajo esta única condición: que serán responsables del resultado. Este es el principio que informa el decreto; las empresas son pasibles de las penas establecidas si entregan el ganado en mal estado por no haber dispuesto de los medios convenien-

tes para que la carga y descarga se haga sin riesgo, por haber efectuado el transporte sin las debidas precauciones o en trenes o vehículos que no reunan las condiciones necesarias para evitar daños.

Las disposiciones del decreto referente al tiempo durante el cual pueden mantenerse encerrados animales, conducen al mismo fin y al propio tiempo que consagran un principio no controvertido y de indiscutible bondad, contribuyen a dar eficacia a la reglamentación adoptada.

Se ha fijado también un plazo para que las empresas construyan en las estaciones que correspondan, las instalaciones, corrales y embarcaderos que requiere el tráfico de ganados.

*

* *

La falta de unidad en la legislación relativa a los ferrocarriles dificulta mucho la acción administrativa y perjudica sobre todo a la rapidez de sus procedimientos, porque obliga a estudiar prolijamente las condiciones establecidas en cada contrato, antes de proceder. En efecto, cada concesión es una ley distinta que obedece a distintos principios o contiene disposiciones especiales, derogatorias en muchos casos de las de la ley general de ferrocarriles, la que de esta manera viene a quedar desvirtuada a punto tal que pudiera considerársela inútil en muchos de sus capítulos.

Convendría conservar la unidad, que facilita la buena administración y particularmente la inspección y vigilancia oficial, sometiendo todas las con-

cesiones a las reglas generales establecidas en la ley de la materia. El P. E. tuvo ocasión de solicitarlo con referencia a diversos puntos, en el mensaje sobre el contrato *ad-referendum* con las empresas del Sud y del Oeste.

*
* *

El Excmo. Gobierno de la Nación dictó en Setiembre 10 del año pasado un decreto por el cual se declaraba que los ferrocarriles del Oeste, del Sud y de la Ensenada, están sujetos a la jurisdicción de las autoridades nacionales y se disponía que el Gobierno de la Provincia ordenase a las autoridades provinciales que cesaran de intervenir en dichos ferrocarriles.

El P. E. de la Provincia consideró que este decreto afectaba derechos incontrovertibles de la Provincia y en consecuencia envió al P. E. Nacional la nota que a continuación transcribo.

En ella se dilucida ampliamente este punto que encierra una interesante cuestión de derecho federal.

Las conclusiones que emanan de la doctrina sostenida por el P. E. de la Provincia podrían resumirse en los siguientes términos:

Los ferrocarriles provinciales no caen bajo la *jurisdicción* nacional por el mero hecho de tocar territorios federales. Están sujetos a la *legislación* nacional en cuanto se trata de reglamentar las relaciones comerciales que ellos crean, o lo que es lo mismo, en cuanto se trata de sus relaciones de de-

recho privado. En cuanto a las relaciones de derecho administrativo, su legislación corresponde a los Estados federales. En uno y otro caso no se altera la jurisdicción para la aplicación de la ley, sea ésta nacional o provincial. Los ferrocarriles caen bajo la jurisdicción provincial en territorio provincial y bajo la jurisdicción nacional en territorio nacional.

Concuerdan estos principios con la doctrina y la práctica constitucional de los Estados Unidos. Allí no hay ferrocarriles de la Nación. Una ley que regla el comercio, la "Interstate-Commerce Act" rige para todos los ferrocarriles, pero no quita su jurisdicción a los Estados y la misma comisión que ella crea, acusa por las infracciones de esa ley ante los tribunales ordinarios de los Estados.

He aquí la nota a que me he referido:

La Plata, septiembre 29 de 1894.

Al Excmo. señor Ministro del Interior, doctor don Manuel Quintana.

Tengo el honor de acusar recibo de la nota de V. E. en que se sirve comunicarme el decreto del P. E. de la Nación, fecha 10 del corriente mes, declarando que los ferrocarriles del Oeste, del Sud y de la Ensenada, están sujetos a la legislación y jurisdicción de las autoridades nacionales y disponiendo que se transcriba ese decreto al Gobierno de esta provincia a fin de que ordene a las autoridades provinciales, que cesen de intervenir en dichos ferrocarriles.

El acatamiento debido a las leyes de la nación y a las resoluciones que dicte el P. E. nacional en uso de sus facultades constitucionales, no ha de ser un obstáculo para que V. E. me permita manifestar que este Gobierno considera que la citada disposición afecta los derechos que la Constitución y las leyes de la Nación acuerdan a la provincia, al declarar nacionales los ferrocarriles de la misma, sujetarlos a la jurisdicción de las autoridades nacionales y mandar cesar la intervención que en ellos tienen las autoridades provinciales.

Los ferrocarriles de la provincia que penetren a territorio federal, podrán, señor ministro, estar sujetos bajo ciertos respectos a la

legislación del Congreso, pero no lo están a la jurisdicción administrativa de las autoridades nacionales.

Las disposiciones por las cuales se les declara nacionales y se les somete, aun en el territorio de la provincia, a determinadas condiciones de concesión y construcción y a la inspección y vigilancia de una oficina nacional, no se ajustan, a juicio del P. E. de la Provincia, al espíritu y a la letra de la Constitución nacional.

Las leyes del Congreso son la ley suprema de la Nación, y las provincias están obligadas a conformarse a ellas, como lo expresa el 4.° considerando del decreto que V. E. ha tenido a bien comunicarme. Pero el Congreso no tiene más poderes que los que la Constitución le ha concedido y su poder de legislar está limitado a los objetos enumerados por aquélla, de manera que la obligación de las provincias a que hace referencia el decreto del P. E. nacional, está subordinada a la condición de que el Congreso legisle dentro de sus poderes, porque los poderes del Gobierno Federal proceden de delegación y enunciación y la Constitución Federal es una Constitución de enumeración, según las expresiones consagradas por la Corte Suprema de los Estados Unidos.

"Las provincias conservan todo el poder no delegado al Gobierno Federal" (art. 104 Const. Nac.) y pueden por tanto dictar leyes y aplicarlas, siempre que no les esté prohibido expresamente o que no haya sido reservado ese poder al Gobierno general. El Congreso, a su vez, no puede dictar leyes que restrinjan este poder más allá de los límites que le ha impuesto la Constitución.

La Constitución Nacional atribuye al Congreso el poder de legislar sobre el comercio. Pero el poder de legislar no implica el poder de ejecutar o *administrar;* la facultad de *reglar* no implica la jurisdicción para *aplicar* la ley, y ésta puede estar separada de aquella, como sucede en el presente caso, en que se trata de la jurisdicción administrativa en territorio provincial, la cual no ha sido conferida al Gobierno General, sino al contrario, reservada a las provincias.

El poder del Congreso de dictar leyes sobre los F. F. C. C. que salen del territorio federal, emana de su poder de reglar el comercio de las provincias entre sí, (inc. 12, art. 67. Const. Nac.), poder idéntico al que le confiere el inc. 11, porque dictar el Código de Comercio, reglar el comercio, es decir, establecer reglas sobre las relaciones de derecho público y privado que emanan del comercio, son cosas sustancialmente idénticas.

El mismo art. 11 establece entre tanto expresamente, que tales leyes no deben alterar las jurisdicciones locales, correspondiendo su aplicación a los tribunales federales o provinciales, según que las cosas o las personas cayeren bajo sus respectivas jurisdicciones.

La Constitución Federal de los Estados Unidos no ha conferido al poder federal la facultad de dictar los códigos civil y comercial, pero ha consagrado como la argentina el poder esclusivo del Congreso para reglar el comercio entre los Estados. Sus comentadores están contestes, sin embargo, en que este poder no implica alteración de las jurisdicciones de los Estados.

En el Congreso Argentino de 1872 se ha sostenido, señor Minis-

tro, esta misma doctrina, tutelar de los derechos de la provincia y V. E. me ha de permitir que recuerde suscintamente la discusión que entonces tuvo lugar, en atención a su importancia y a los principios que en ella se fijaron. El doctor Guillermo Rawson había presentado a la Cámara de Diputados de que formaba parte, un proyecto de ley general de ferrocarriles, en el cual se declaraban nacionales, entre otros, los que unen dos o más Provincias o una Provincia con Territorios Nacionales. Estudiado aquel proyecto por la Comisión respectiva, conjuntamente con otro presentado por el Dr. Fernández, aquella llamó a su seno al Dr. Rawson, quien modificó su opinión y declaró que era demasiado pretender, en efecto, que por el solo hecho de pisar los rieles en territorio extraño a la Provincia, la que había construído o autorizado un ferrocarril perdiese su jurisdicción sobre él. La comisión suprimió ese caso de la definición de los ferrocarriles nacionales y formuló el proyecto que se discutió en las sesiones de 1872.

En esa discusión el diputado Guastavino sostuvo que debían quedar sometidos a la *legislación* nacional también los ferrocarriles provinciales, pero salvando siempre y con insistencia la jurisdicción de las provincias para la aplicación y ejecución de la ley, porque las provincias tienen derecho de hacer la policía de sus ferrocarriles, como tienen el derecho de hacer la policía de sus propiedades y *de todos los objetos y personas que caen bajo* su jurisdicción, por la razón muy capital de estar bajo su jurisdicción solamente.

El Dr. Gallo, miembro informante de la comisión, defendía la tésis de que el Congreso no debía legislar sobre los ferrocarriles interprovinciales costeados por las provincias, manifestando que si bajo el punto de vista comercial su reglamentación correspondía a la Nación, por cuanto la Nación es la encargada de reglamentar el comercio, bajo el punto de vista policial, que era únicamente como los consideraba la ley en discusión, la reglamentación debía corresponder únicamente *a cada una de las provincias que el ferrocarril atraviesa;* y terminaba preguntando con qué derecho tratándose de un ferrocarril costeado y sostenido con los dineros de una Provincia, iría el Congreso a nombrar un inspector para ese ferrocarril; con qué derecho iría la Nación a inmiscuirse en la administración de un ferrocarril que únicamente corresponde a la Provincia que lo ha construído en uso de una atribución constitucional.

El Dr. Rawson confirmaba estas ideas, exponiendo que el Congreso no tenía el poder de exonerar de impuestos provinciales a las empresas no garantidas o subvencionadas, porque ello importaría desconocer las jurisdicciones provinciales.

El Congreso, finalmente, adoptó las conclusiones de la comisión y, después de una detenida discusión, quedó sancionada la ley de 1872, que sabiamente separó de la jurisdicción nacional los ferrocarriles que ligan una o más Provincias, o una Provincia con territorio federal.

Establecer la jurisdicción nacional sobre los establecimientos de la Provincia situados en su territorio, sobre sus ferrocarriles, sus caminos, telégrafos y demás medios de comunicación, por el sólo hecho de que liguen a la Provincia con territorio federal, importa-

ría privar a los Estados Federales de una jurisdicción, de un poder que es inherente a su soberanía, que es un atributo esencial de la soberanía; importaría condenarlos a un aislamiento absoluto, so pena de perderla; importaría privarlos de todo medio de desenvolver sus elementos económicos; importaría, finalmente, reducirlos a la condición de cuerpos políticos sin autonomía, sin medios de vida, sin existencia posible.

Y es precisamente lo contrario, lo que la Constitución ha establecido al sentar las bases de la organización federal.

La jurisdicción de las provincias se extiende a todos aquellos objetos y personas que caen bajo su jurisdicción territorial, como lo dejó establecido el Congreso de 1872.

Los mismos establecimientos nacionales situados en territorio provincial están sujetos a la jurisdicción provincial en cuanto es de su resorte, como son las funciones policiales, el poder de imponerles las contribuciones o impuestos que las provincias están autorizadas a percibir, etc.

"El Congreso, dice Story, puede construir caminos estratégicos y, por consecuencia, adquirir derechos sobre el suelo mismo.

"Tendrá también el derecho de hacer reparaciones en esos caminos y de separar todo género de obstáculos. Sin embargo, este poder del Congreso no excluye la jurisdicción del Estado sobre cuyo territorio existen esos establecimientos.

"Tomemos el ejemplo de un camino estratégico. Seguramente un Estado no podría ordenar reparaciones ni trabar la circulación en manera alguna, pero su jurisdicción subsistiría intacta. Podrá castigar los crímenes cometidos sobre aquel camino y bajo otros aspectos todavía conservará su soberanía. El derecho sobre el suelo será del Estado o de los particulares y sólo el derecho de uso pertenecerá al Gobierno Nacional". (Comentarios, traducción Calvo, vol. 2.º, pág. 194).

La ley nacional de ferrocarriles contiene disposiciones de diverso orden. Las unas constituyen indudablemente una reglamentación del comercio y como tal corresponde exclusivamente al Congreso dictarlas, de acuerdo con lo estatuido por la Constitución Nacional, aunque su aplicación corresponda a las autoridades locales, del mismo modo que cualquiera otra ley de la Nación. Algunas solamente son aplicables a los ferrocarriles de propiedad de la Nación o autorizados por ella, y otras, finalmente, son de carácter estrictamente administrativo o policial, como son las que se refieren a las condiciones de concesión, construcción y administración interna y las que versan sobre policía, vigilancia e inspección, materias todas de legislación y jurisdicción local.

La "Interstate Commerce Act" que rige en los Estados Unidos el comercio entre Estados y y que erradamente ha sido citada alguna vez para demostrar que la jurisdicción de los ferrocarriles interprovinciales es nacional, está sin embargo fundada en los mismos principios antes expuestos y no afecta en manera alguna las jurisdicciones locales. Se limita a reglamentar el comercio que se efectúa por los ferrocarriles considerándolos del mismo modo que nuestro Código de Comercio, como agentes de trasportes. Las condi-

ciones de concesión, construcción y explotación no están establecidas en ellas. La comisión que crea, es un cuerpo que inviste funciones judiciales más bien que administrativas, y que asume en otros casos el carácter de acusador de las trasgresiones ante los tribunales ordinarios.

Si la ley nacional de ferrocarriles se inspirase en este precedente o si sólo se exigiese a las Provincias la aplicación de aquellas de sus disposiciones que son de carácter comercial, pienso, señor Ministro, que ninguna dificultad podría surgir entre la Nación y las Provincias.

V. E. ha de permitirme que, después de las consideraciones de orden constitucional que dejo expuestas, examine otros antecedentes relativos a este asunto, que concurren a demostrar que la Provincia no puede ser privada de la jurisdicción sobre sus ferrocarriles.

Las concesiones acordadas por el Gobierno de la Provincia para la construcción de las líneas del Norte, Sud y Ensenada, son todas anteriores a la ley del 72; la línea del Oeste fué construída por el Gobierno mismo, y ninguna de ellas estuvo sometida a la jurisdicción nacional, a pesar de la afirmación contraria del señor Procurador General de la Nación, cuyo dictamen sirve de fundamento al decreto del Gobierno Nacional, fecha 19 del corriente.

Por el contrario, el Gobierno de la Provincia ejerció hasta la fecha su jurisdicción sobre aquellas líneas férreas, sin que el Gobierno Nacional la discutiese hasta 1892, con motivo de una orden a la empresa del ferrocarril de la Ensenada expedida por la Dirección General de ferrocarriles nacionales.

En ocasión de los acontecimientos políticos del año 1880, se dictó la ley de federalización de la ciudad de Buenos Aires de fecha 21 de Setiembre del mismo año, cuya cesión fué sancionada poco después por la Legislatura de la Provincia.

Esta última habría conservado hasta entonces el poder de legislar exclusivamente sobre sus ferrocarriles y estaba en posesión de la jurisdicción sobre los mismos; estaba en el uso y goce de facultades constitucionales de que no podía ser privada sin su consentimiento y de que no se ha despojado, porque para ello habría sido necesaria una renuncia expresa consignada en la ley de 1880. No era necesaria la reserva de estas facultades, no era necesaria la reserva de su jurisdicción territorial para que se entendiese que no hacía renuncia de los mismos. La Provincia sólo ha cedido aquello que se consignó en la ley.

El señor Procurador General de la Nación, doctor don Eduardo Costa, corrobora estas opiniones en un dictamen expedido con motivo de esta misma cuestión de jurisdicción que iniciara el año 1885 el Departamento de Ingenieros nacionales, y si bien es cierto que las opiniones vertidas por el doctor Costa lo fueron con anterioridad a la ley de 1891, hay en ellas un fondo de doctrina que ilustra ampliamente esta cuestión y que confirma lo que vengo sustentando, por cuyo motivo ha de disculpar V. E. que cite algunos párrafos de su notable vista:

"Señor ministro—decía—la federalización de la capital, en nada ha alterado, a mi juicio, las relaciones de derecho entre los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires y las autoridades de la Nación, salvo en cuanto interesa a la acción municipal en la parte comprendida dentro de los límites cedidos. El camino del Oeste, el del Norte, el del Sud, el de la Ensenada, continúan, como antes, bajo la jurisdicción del Gobierno de la provincia, a cuyas leyes deben su existencia.

"Difiero así sustancialmente de la opinión del departamento de ingenieros, al hacer suyas las conclusiones de su asesor.

"La ley que autorizó la cesión nada absolutamente dice al respecto, y sería poco generoso interpretar su silencio en mengua de los que por ella hacían un grande acto de desprendimiento. Por el contrario: la provincia se reservó expresamente aquellos establecimientos que necesitaba para sus servicios, y entre ellos estaba a la sazón la dirección de los ferrocarriles de la provincia.

"Fuera, por otra parte, dar un alcance inusitado a la circunstancia accidental de quedar en el territorio cedido, una pequeña parte de los ferrocarriles, suponer que ello sólo bastara a cambiar su condición.

"La facultad que la Constitución confiere a la provincia para construir ferrocarriles, no es inferior a la que confiere a la Nación. Los términos en que una y otra atribución están concebidas, son perfectamente iguales. Ni de su letra ni de su espíritu puede inferirse que un camino de hierro de una provincia no pueda pasar a otra o a un territorio nacional.

"No seguiré al señor asesor en su larga serie de razonamientos acerca de la facultad de reglamentar el comercio, de la que pretende derivar el derecho del Gobierno general a intervenir en la administración de los ferrocarriles provinciales.

"Si los poderes que la Constitución confiere al Gobierno de la Nación hubieran de ser interpretados con tan extraordinaria latitud, no hay atribución alguna de las que la misma Constitución reserva a los gobiernos de provincia que no desapareciera luego."

La facultad de reglamentar al comercio, conferida al Gobierno de la Nación, no obsta a que las provincias impongan patentes al expendio de mercaderías, acuerden privilegios, construyan ferrocarriles y los administren y ejerzan, en una palabra, dentro de sus límites, infinitos actos que más o menos directamente se relacionan con el comercio.

La ley nacional de 24 de noviembre de 1891, declara por primera vez, que son nacionales los ferrocarriles que liguen territorios nacionales o la capital federal con una provincia, o que comuniquen una provincia con otra; pero aun cuando no se tomase en cuenta las consideraciones de orden constitucional que antes he expuesto, ni la ley de federalización de la ciudad de Buenos Aires, fecha 22 de septiembre de 1880, no es posible olvidar que un principio universal de derecho, incorporado a nuestra legislación, rechaza la retroactividad de las leyes estableciendo que ellas disponen para lo futuro; luego, pues, la ley de 24 de Noviembre de 1891 no ha podido referirse a los ferrocarriles que se hayan construído

en virtud de concesiones a ella acordadas por las autoridades provinciales.

No habría razón para que el principio de derecho de retroactividad de las leyes, se aplique sólo para regir relaciones privadas de derecho, y que se olvide tratándose de privar a un Estado Federal de atribuciones que ejercía constitucionalmente antes de la promulgación de la ley y tan sólo por razón de un accidente, como lo fué la cesión de la ciudad de Buenos Aires para Capital Federal.

Podría tal vez sostenerse en defensa de la interpretación que el decreto fecha 19 del corriente dá a la ley nacional de 24 de noviembre de 1891, que, reglamentando los ferrocarriles nacionales, y creando para ellos una jurisdicción nacional, aquella ley reviste el carácter de orden público, contra lo cual no puede invocarse derechos irrevocablemente adquiridos.

Pero la jurisdicción que la provincia ejerce sobre sus ferrocarriles emana también de leyes de orden público, y en este caso, no se trata de aquellos derechos privados que emanan de actos jurídicos que no pueden indudablemente oponerse a una ley de orden público.

Se trata del ejercicio de una atribución propia acordada a todo Estado Federal, por el artículo 107 de la Constitución Nacional, del ejercicio de un poder y facultades que no fueran delegadas, que la provincia ejerció antes y después de federalizada la ciudad de Buenos Aires y que la misma ley de 1872 le reconocía.

Todas las consideraciones expuestas lo han sido en el concepto de que el decreto del P. E. Nacional hubiese interpretado fielmente la ley. Pero ha de permitirme también V. E. que manifieste mi convicción de que la misma ley de noviembre 24 de 1891 ampara la jurisdicción de la provincia sobre sus ferrocarriles.

Los artículos 2°, 3° y 4° de la ley comprenden, en efecto, una clasificación de los ferrocarriles fundada en la jurisdicción a que corresponden y que no puede ser desmembrada sin que resulte entre aquéllos una contradicción que sería inexplicable. El artículo 2° divide los ferrocarriles en nacionales y provinciales, el inciso 3° del artículo 3° define como nacionales "los que liguen la capital o un territorio federal con una o más provincias o territorios, y los que comuniquen una provincia con otra o un punto cualquiera del territorio de la Nación con un Estado extranjero". Pero el artículo 4° dice: "Son ferrocarriles provinciales, los construídos o autorizados por las provincias dentro de los límites de sus territorios respectivos", y este término de la división general, complementada y aclara el concepto del inciso 3°.

Esta interpretación aparece tanto más ajustada a la equidad y a la lógica que ha de suponerse por fuerza en la ley, si se tiene presente que de otra manera apenas se concebiría un ferrocarril provincial, como que sería caso extraordinario, en una red bien combinada, que hubiese ferrocarril que no ligase a las provincias con la Capital Federal o no tocase algún puerto de propiedad nacional u otro territorio federal, para las operaciones de tránsito al interior o al extranjero.

Temino, señor ministro, con la seguridad plena de que estas consideraciones, inspiradas en el sentimiento de un deber, han de ser

atendidas por el Excmo. señor Presidente de la República y que su ilustrado Gobierno dejará sin efecto medidas que no sólo impiden la jurisdicción sobre los ferrocarriles, sinó que perjudican también el desenvolvimiento económico de la provincia de Buenos Aires.

Saluda a V. E. con mi más distinguida consideración.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

II

Ferro-Carriles económicos y Tramways

Me parece inoficioso insistir en la necesidad de conservar la unidad de trocha en las grandes vías ferréeas que constituyen la red o el sistema general de la provincia. La trocha de 1.676 m. adoptada como normal en la provincia, corresponde a los ferrocarriles de gran velocidad y debe aplicarse sin excepción a todos los que formen parte de ese sistema, sea en las actuales líneas convergentes, sea en las transversales a que me he referido en el capítulo anterior, salvo que estas últimas pudiesen constituirse como sistemas auxiliares e independientes, lo cual no es fácil que suceda.

¿Esta necesidad de la unidad en el sistema general, excluye por completo las trochas angostas?

De ninguna manera, si se limita su empleo a las líneas de pequeña o mediana velocidad, destinadas exclusivamente al tráfico local; y digo exclusivamente, porque considero un error construirlas paralelas a las grandes arterias y en concurrencia con ellas. Los ferrocarriles de trocha angosta y los tramways con tracción a sangre, así concebi-

dos, constituirían el ferrocarril agrícola por excelencia y serían grandes auxiliares de nuestra labranza, muy especialmente en aquellas zonas de la provincia en que las carreteras serán siempre de muy difícil y costoso mantenimiento a causa de la naturaleza del suelo.

A dos necesidades palpitantes deben subvenir principalmente estas líneas secundarias.

En primer lugar debe tenerse presente que las actuales líneas de ferrocarril han ligado sólo los núcleos de población que quedaban sobre su trayectoria trazada entre los centros principales y los extremos de la provincia, dejando a las poblaciones rurales situadas entre dos o más trayectorias, aisladas no solo entre sí sino también respecto de aquellos grandes centros; de donde resulta que estas poblaciones vienen a quedar en una situación en extremo desventajosa, y sin la esperanza siquiera de que llegue el ferrocarril a darles vida, pues en nuestro actual sistema ferroviario los ramales de poca distancia constituyen una excepción resistida por las empresas por razones que se alcanzan fácilmente. Es, pues, conveniente poner estos núcleos dispersos en comunicación con las capitales y centros comerciales, ligándolos a la vez unos con otros para favorecer el intercambio y la descentralización industrial y comercial, que evitaría la absorción exagerada que hasta ahora ejercen dos o tres ciudades.

En segundo lugar hay que observar que los pueblos y las estaciones de ferrocarriles son el primer núcleo de cultivos agrícolas, de donde por virtud del natural desarrollo, éstos comienzan a irradiar en todos sentidos como movidos de una fuerza centrífuga. La labranza se extiende así

hasta 20 ó 30 kilómetros del núcleo. Pero detiénese ahí, porque los gastos de transporte desde la chacra al pueblo o estación se hacen demasiado elevados para que los cultivos puedan pasar de aquel límite. La reducción de los fletes es entonces condición indispensable para que la labranza continúe su movimiento de expansión y uno de los medios de obtenerlo que están más indicados, serían las pequeñas vías férreas que irían a buscar los productos en la chacra para conducirlos a la estación del ferrocarril y que reducirían al mínimum los gastos de carretaje, crecidos siempre con relación a los otros medios de transporte.

En este caso como en el anterior, una de las primeras condiciones de éxito de estos pequeños ramales consistirá en la baratura de sus tarifas, para lo cual su costo de construcción tendrá que ser sumamente reducido, pues dado su pequeño recorrido y lo intermitente de su tráfico, no podrían realizar beneficios de otra manera, debiendo agregarse que la exigüidad del flete debe también compensar siquiera en parte los gastos de trasbordo.

Estas condiciones me inducen a creer que los poderes públicos de la provincia deben fomentar cuanto posible fuese la construcción de tramways rurales y ferrocarriles de trocha angosta, para los servicios puramente locales.

La uniformidad de trocha no es una condición indispensable en esta clase de vías férreas, puesto que cada ramal constituiría un sistema más o menos independiente.

En Europa y en Australia los ferrocarriles locales de trocha angosta están en uso desde años

atrás y aumentan día a día, acreditados por la experiencia.

En 1892 había ya de ellos en los países continentales de Europa las siguientes extensiones:

En Suecia	5.405	kilómetros
„ Francia	2.327	„
„ Austria.	1.000	„
„ Alemania	993	„
„ Noruega	970	„
„ Bélgica	956	„
„ Grecia.	930	„
„ Rusia..	558	„
„ Holanda	512	„
„ Suiza..	442	„
„ España	205	„
„ Dinamarca	59	„
Total	14.358	kilómetros

La trocha varía entre 0,59 centímetros y un metro. En Austria-Hungría se ha adoptado como normal la de 0,76 metros, y en Prusia la de un metro, estando admitidas asimismo las de 0,75 y 0,60. Entre las de éste último tipo es de notar la línea de Breslau, en Silesia, que tiene una extensión de 110 kilómetros.

Entre nosotros nada se había iniciado hasta ahora en el sentido de ensayar esta clase de vía, pues los tramways rurales existentes, con tracción de vapor o de sangre y trocha de 1 m. 44, responden más bien al tipo de trocha ancha o media. La solicitud de concesión presentada por los señores Roldán y Kiernan, que el P. E. elevó a la consideración de V. H. en septiembre 7 del año pasado representa, si no estoy mal informado, el primer paso que se da en nuestro país para ensayar

en mayor escala los ferrocarriles agrícolas económicos; y si bien coincide con las ideas anteriormente expuestas en lo referente a la trocha y a las necesidades que dichos ferrocarriles están destinados a llenar, no puedo desconocer que el trazado de sus líneas no responde de un modo completo a las mismas ideas.

He aquí las bases de la concesión solicitada por los señores Roldán y Kiernan:

Artículo 1.º—Concédese a los señores Roldán y Kiernan, el derecho de construir y explotar sin prima ni garantía alguna, una red de ferrocarriles, agrícolas y económicos en la provincia, dividida en las secciones siguientes:

1.ª *Sección.*—De La Plata al punto designado con la letra A en los planos que se acompañan a la propuesta, cuyo punto se encuentra situado entre los pueblos de las Lomas de Zamora y Quilmes.

Del punto A hasta Moreno pasando por San Justo. De Moreno a Campana por Pilar. Del punto A un ramal hasta Quilmes y de la ciudad de La Plata un ramal hasta el puerto. Del punto A un ramal hasta el mercado de frutos sobre el Riachuelo.

2.ª *Sección.*—De San Justo a Chivilcoy por Las Heras y Navarro.

3.ª *Sección.*—Del punto A hasta Ayacucho.

4.ª *Sección.*—Del Bragado a San Nicolás por Chacabuco, Salto y Arrecifes.

Del Azul hasta Ajó por Rauch y Maipú.

5.ª *Sección.*—De Navarro a San Carlos (Bolívar) por 25 de Mayo. De Mercedes a Capilla del Señor.

6.ª *Sección.*—De Chivilcoy a Campana por el Carmen y San Antonio de Areco. De Chacabuco al Carmen de Areco. De Moreno a San Fernando.

7.ª *Sección.*—De Lincoln a San Nicolás por General Paz y Colón.

8.ª *Sección.*—De Bolívar a Necochea por Miramar y Mar del Sud. Del punto B a Campana.

Art. 2.º—La trocha de las líneas será de un metro. Los rieles serán de acero. La dotación del tren rodante, la clase y fuerza de las locomotoras serán las que corresponden a una línea de la naturaleza de la propuesta, y con sujeción al tráfico de la misma. Debiendo tener el tren rodante necesario para servir al tráfico normal de las zonas cruzadas.

Art. 3.º—La empresa tendrá derecho de construir estaciones se-

gún la importancia de la localidad donde se ubiquen, teniendo también derecho de fijar su número.

Art. 4.º—Se acuerda a la empresa el derecho de establecer desvíos en todos los lugares donde las necesidades del tráfico los requiera y bastará en cada caso dar aviso de su construcción al poder ejecutivo.

Art. 5.º—A lo largo de la vía se colocará una línea telegráfica y se proveerá a las estaciones de los aparatos necesarios.

La empresa podrá ponerla al servicio público con las mismas tarifas de los telégrafos de la provincia.

La empresa podrá también colocar una línea telefónica y ponerla al servicio público con las tarifas que en oportunidad someta a la aprobación del poder ejecutivo.

Art. 6.º—La línea podrá ser entregada al servicio público, por partes dentro de cada sección y según la importancia de los puntos que toque y las exigencias de la construcción.

Art. 7.º—Los estudios definitivos se presentarán a la aprobación del poder ejecutivo en los plazos siguientes:

A los 12 meses de la fecha en que se firme el contrato los de la 1.ª sección, y los de la 2.ª, 3.ª y 4.ª sección, dentro de los 18 meses y los de las secciones restantes dentro de los 2 años de la misma fecha.

Art. 8.º—Los trabajos de construcción se empezarán en los plazos siguientes:

Para la 1.ª sección dentro de los 12 meses de la fecha en que se aprueben los estudios definitivos; y para las secciones 2.ª, 3.ª y 4.ª dentro de los 12 meses siguientes.

Para las últimas cuatro secciones se prorrogarán los plazos anteriores de 6 meses más para cada una.

Es entendido que los términos fijados se computarán tanto por la sección completa como por una parte solamente en los casos previstos en el art. 10.

Art. 9.º—Los trabajos deberán terminarse dentro del plazo de 18 meses de la fecha en que se empiecen en cada sección.

Art. 10.—Será facultativo de la empresa anticiparse a los plazos fijados ya sea para los estudios o para el principio y fin de los trabajos; y podrá también construirse una sección o parte de ella, con prescindencia de otras.

En el caso que la empresa dejara de construir una o más secciones o parte de alguna de ellas, dará aviso al P. E. tres meses antes de vencer el plazo correspondiente, y la concesión quedará limitada a la parte de las líneas principales construídas, con sus derechos de construir ramales en esa parte.

Art. 11.—La empresa podrá adoptar el mínimum de radios y máximum de pendientes, que permiten un ferrocarril de trocha de 1 metro.

Art. 12.—La empresa tendrá derecho para cruzar a nivel las vías de otras empresas, siendo de su cuenta los trabajos necesarios para seguridad.

Art. 13.—Después de 20 años de explotación del ferrocarril, el

poder ejecutivo podrá expropiarlo, abonando su valor según tasación, con más un 20 o|o como indemnización. Antes de ese término también podrá expropiarlo abonando un 25 o|o más de su valor como indemnización. Dentro de ese término quedará el ferrocarril y sus dependencias libre de todo impuesto o patente provincial o municipal.

Art. 14.—Se acuerda a la empresa el derecho de establecer sus líneas en los caminos públicos que se encuentran en la dirección de su trazado definitivo y en las calles de los ejidos de los pueblos, pero dentro solo de la traza de quintas y chacras. Esta ocupación será a perpetuidad y a título gratuito. En esos casos la línea se establecerá en uno de los lados del camino o calle, que se determinará con acuerdo del P. E. La empresa quedará obligada a practicar los desagües necesarios en esos caminos, para que no se interrumpan en manera alguna los desagües que ellos tengan al construirse el ferrocarril.

Art. 15.—La provincia no podrá hacer concesión de vías férreas entre las que se solicitan y las existentes en tanto que en cada zona o sección sean estos ferrocarriles suficientes para atender su tráfico.

Art. 16.—Queda facultada la empresa para construir pequeños ramales a las colonias, establecimientos agrícolas, ganaderos o industriales, y siempre que estos ramales sean normales a sus líneas principales y que su longitud no exceda de 10 kilómetros; bastando dar aviso al poder ejecutivo y presentar los planos de dichos ramales.

Para la construcción de ramales de mayor longitud será necesario obtener el permiso previo del P. E.

Art. 17.—Queda exceptuada la empresa de construir dobles vías, u obras de cualquier naturaleza, para las que sea necesario un aumento de su capital.

Art. 18.—La empresa estará en la obligación de construir las obras necesarias para garantir el buen funcionamiento y seguridad del ferrocarril.

Art. 19.—La empresa podrá cambiar el eje de su traza, transportándolo paralelamente, a distancia hasta de 5 kilómetros ya sea a uno u otro lado del establecido en los planos aprobados.

Art. 20.—Será condición del contrato establecer que la compañía ejecutará todas las obras atendiendo solo a su seguridad, pero empleando los medios y materiales más económicos de construcción, y como se requiere para líneas de la clase de las proyectadas; y podrán usarse los materiales del país con preferencia a otros.

Art. 21.—Será obligación de la empresa entregar solamente planos generales de todas las obras, pero no de detalles.

Art. 22.—Los trenes podrán correr con velocidad de 15 kilómetros por hora y no será obligatorio el uso de barreras.

Art. 23.—Deberán fijarse reglamentos especiales de acuerdo con el poder ejecutivo para la entrega de cargas, etc., teniendo en cuenta que no pueden regir los adoptados por las grandes líneas.

Se aceptan los artículos de la ley general de ferrocarriles que en seguida se mencionan:

Art. 7.º—Sin la limitación de la última parte, respecto a la exención de impuestos.

Artículos 8.º, 9.º, 24, 25, 26, 27, 28, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126.

El P. E. sometió a V. H. esta solicitud con el siguiente mensaje en que están expuestas sus vistas respecto a la misma:

La Plata, septiembre 7 de 1894.

A la honorable legislatura:

El poder ejecutivo tiene el honor de remitiros la adjunta propuesta presentada por los señores Roldán y Kiernan para la construcción de una red de ferrocarriles económicos de trocha angosta. Esta propuesta está en contradicción con las disposiciones de la ley general de ferrocarriles. Esta circunstancia inhibe al poder ejecutivo de someterla a los trámites ordinarios de concesión y lo pone en el caso de remitirla directamente a V. H., debiendo manifestar asimismo que a su juicio merece que le dediqueis una atención preferente, pues en su concepto el pensamiento fundamental que preside al proyecto importa una iniciativa que responde a necesidades sentidas ya en la provincia. El poder ejecutivo venía estudiando precisamente la materia con el propósito de presentaros un proyecto de ley relativo a los ferrocarriles de servicio local y tramways a vapor o a sangre, porque la ley vigente de ferrocarriles evidentemente no los ha tenido en cuenta y no ha entendido legislar para los mismos, siendo indudable sin embargo que esta clase de ferrocarriles son una necesidad para el mayor desarrollo de las industrias agrícolas de la provincia y un complemento indispensable de las grandes líneas férreas.

Como era lógico que sucediera, los ferrocarriles de la provincia han tenido que desarrollarse primeramente bajo un sistema de grandes líneas que arrancando de los extremos del territorio provincial vinieran a converger hacia los grandes centros de consumo o exportación, relegando a segundo término los puntos intermedios y posponiendo las necesidades locales en muchos casos.

Era, por decirlo así, la primera etapa del desenvolvimiento ferrocarrilero.

La segunda etapa corresponde a las líneas transversales de pequeña velocidad y de construcción económica que uniendo los pueblos entre sí y las estaciones mismas situadas sobre unas y otras líneas paralelas, vengan a facilitar la comunicación local. Estas

líneas deben constituir el verdadero ferrocarril agrícola, de pequeño tráfico local, que vendrá a derramar en las líneas principales de gran comunicación los productos recogidos en los centros de producción situados a los costados de los mismos y que no son ni pueden siempre ser servidos por ellas.

La propuesta de los señores Roldán y Kiernan responde a este objetivo principal y es en este concepto que el P. E. cree de su deber propiciarla ante V. E. sin entrar a considerarla en sus detalles, no debiendo ocultar asimismo que a su modo de ver los proponentes no han sido fieles al principio a que debiera estar subordinada toda la concesión. Basta, en efecto, una ligera lectura de las bases propuestas y una ojeada al plano que la acompaña, para convencerse de esta falta de consecuencia en que se incurre, especialmente al establecerse el trazado de las líneas.

El P. E. piensa que estas deficiencias podrán subsanarse al establecerse las condiciones definitivas de la concesión, si V. H. juzgase conveniente acordarla.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

III

Puentes y Caminos

Con la partida de $ 100.000 que el presupuesto general afectaba a este servicio, se han hecho las obras más indispensables, cuyo detalle encontrará V. H. en la parte de esta memoria correspondiente al departamento de ingenieros.

Las obras de reparación de algunos puentes y caminos han sido encomendadas en varios casos a comisiones de vecinos, algunas de las cuales trabajan con laudable empeño y con la ventaja de que obtienen con relativa facilidad el concurso muy importante y eficaz de los vecindarios interesados en dichas obras. En esta forma, y sin perjuicio de la intervención técnica del departamento de

ingenieros, se está ejecutando las reparaciones siguientes:

Camino general del Norte; sección comprendida entre la Capital Federal y San Fernando.

Camino general del Oeste, entre la Capital Federal y Haedo.

Camino entre Campana y San Antonio de Areco, en la parte que atraviesa el partido del Pilar y puente sobre el río Luján.

Camino entre Moreno y General Rodríguez.

Puente sobre el arroyo Ramallo, en el camino general del Norte.

El camino de esta Capital al Puerto que corría por el terraplén del canal lateral del Oeste, con una extensión de 5 kilómetros, estaba abondonado e intransitable y el tráfico se hacía con gran rodeo por el "Camino Blanco". Existían varios proyectos para mejorarlo. El uno consistía en construir un macadam o empedrado aprovechando el citado terraplén. Su costo, dándole un ancho de 10 metros, estaba calculado en $ 241.989 m|n. con empedrado común y en $ 338.000 m|n. con macadam. Trazado por entre los dos canales, como prolongación de la calle 52 de esta ciudad, su costo se aumentaba en $ 115.000, por ser necesario construir un puente sobre el canal de unión entre los canales Este y Oeste y terraplenes en casi toda su extensión. Era, pues, imposible emprender esta obra, aunque para reducir su costo se emplease la piedra de lastre donada al Estado y depositada en el Puerto. En esa virtud se dispuso una sencilla reparación del camino existente, en la cual se ha invertido la suma de $ 5.200 m|n., proveyéndose actualmente a su mantenimiento permanente con dos peones camineros.

La colocación del nuevo puente levadizo sobre el canal del Oeste era urgente y actualmente se trabaja en sus fundaciones. Dicha colocación está contratada en $ 49.594.98 m|n.

En la parte del camino general del Norte, comprendida entre el límite de la Capital Federal y San Fernando, habíase construído anteriormente un macadam que se encontraba completamente destruído. Según los cálculos formulados por el departamento de ingenieros la reconstrucción del macadam en ese camino, de 13.320 metros de largo con un ancho de 8 metros, hubiera requerido una suma de $ 550.000 m|n. Dada también en este caso la imposibilidad de efectuar esta obra, se la ha limitado a las reparaciones más indispensables en el macadam y a la construcción de un camino de tierra, destinando para ese objeto la suma de $ 20.000 m|n. y confiando su ejecución a una comisión de vecinos bajo la inspección técnica del departamento de ingenieros.

Del satisfactorio resultado de sus trabajos, os instruirá el informe de la citada comisión.

Como se ve, solo estas tres obras, llevadas a cabo con penosa economía, consumen $ 74.749,98 moneda nacional de los $ 100.000 autorizados por el presupuesto. No se necesita más para demostrar que con tan limitados recursos no es posible pensar siquiera en la reparación o conservación de los caminos de mayor y más indispensable tránsito, y mucho menos en una organización seria de este servicio.

*

* *

De las partidas que autoriza el presupuesto para el corriente año de 1895, se dispuso invertir una parte en la forma determinada en el siguiente decreto, destinando el resto para puentes y reparaciones necesarias en diversos puntos de la provincia:

La Plata, Abril 22 de 1895.

Siendo necesario proceder a las reparaciones más urgentes en los caminos públicos de la Provincia, y considerando que para este fin sólo se dispone de la suma de cien mil pesos fijada por el presupuesto vigente para construir y mejorar puentes y caminos, lo cual obliga a limitar por ahora los trabajos a lo más indispensable, el P. E.—

DECRETA:

Artículo 1.°—Por el departamento de ingenieros se procederá a la mayor brevedad posible a los trabajos de reparación de los caminos cuya conservación corresponde al estado, los que se efectuarán primeramente en los que dan acceso a esta capital y se continuarán en aquellos que por su tráfico y mal estado necesiten con más urgencia el arreglo correspondiente.

Art. 2.°—Destínase para dicho objeto la suma de 40.000 pesos de la partida de 100.000 pesos del ítem 7.°, inciso 3.°, artículo 3.° del presupuesto vigente. Con la expresada suma el departamento de ingenieros organizará las cuadrillas de trabajadores y atenderá todos los gastos que se originen tanto en la adquisición de máquinas "American Champión", herramientas, útiles, conservación de las mismas, pago de jornales, mantención de animales de labor, etc., como en la de construcción y transporte de alcantarillas.

Art. 3.°—Con la partida de mil pesos mensuales para capataces y peones camineros que autoriza el item 9.°, inciso 1.° art. 3.° del presupuesto vigente, el departamento de ingenieros organizará el personal que ha deatender al cuidado permanente de los caminos cuya construcción o mejora quede terminada, sin perjuicio de ocuparlo en los trabajos de construcción mientras éstos no estén suficientemente adelantados para que se requieran cuidados de conservación.

Art. 4.°—El departamento de ingenieros informará mensualmente al ministerio de obras públicas de la manera como esté organizado el personal, de la distribución que se haya hecho de los fondos y del estado de los trabajos.

Art. 5.°—Comuníquese, etc.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

*

* *

Entre los numerosos problemas referentes al movimiento de los productos por los caminos rurales, requiere pronta solución uno que interesa vivamente a los ganaderos y respecto del cual el P. E. os sometió el siguiente proyecto, cuyos motivos determinantes están expuestos en el mensaje con que lo acompañó:

La Plata, Abril de 1895.

A la honorable legislatura:

El transporte terrestre de los ganados viene ofreciendo desde tiempo atrás tan serias dificultades en la provincia, que se impone la necesidad de que sus poderes públicos se preocupen de este problema que interesa vivamente a la industria ganadera de la misma y que influye en su desenvolvimiento de una manera evidente y harto grave.

Las transacciones comerciales de que son objeto los ganados, ya sea para abastecer los mercados de consumo o para los demás fines de las industrias rurales, han aumentado de tal modo que se cuentan por millones los animales de las diversas especies que son conducidos anualmente por los ferrocarriles de la provincia. A la capital federal solamente afluye cada año alrededor de un millón de animales vacunos, un millón doscientos mil lanares y más de cincuenta mil porcinos, procedentes en su mayor parte de la provincia de Buenos Aires, lo que basta para dar la medida de la importancia que en ella alcanza el movimiento total de ganados.

Una parte de este tráfico se verifica por los ferrocarriles, pero la más importante por su número, se hace y tendrá que hacerse durante muchos años aún, por los caminos rurales, tan defectuosos por su naturaleza misma y por su trazado que aumentando las distancias recarga considerablemente el costo de los transportes.

El desenvolvimiento de la labranza y la valorización de los pastos, la división y el cercamiento de las propiedades han traído como consecuencia natural el alambrado de la mayor parte de los caminos, precisamente en las zonas hacia donde converge el mayor tráfico de ganados, que son las comprendidas en un radio que se extiende a 40 o 50 leguas de las ciudades de Buenos Aires y La Plata. De aquí resulta que en esta zona los arreos transitan por calles o caminos cerrados casi siempre por ambos costados, de manera que no pudiendo ya hacer uso de una franquicia que les acordaban generosa-

mente nuestros antiguos hábitos pastoriles, no encuentran ni agua ni pasto, salvo raras excepciones, estenuándose y sufriendo daños considerables. Los propietarios se encierran dentro de su derecho y los conductores tropiezan con todo género de dificultades o se ven forzados a pagar a aquéllos fuertes tributos, todo lo cual, si no imposibilita, dificulta y encarece enormemente el precio del transporte, a tal punto, que suele duplicarse o triplicarse con grave perjuicio de la industria.

Diversas ideas se han propuesto para obviar estas dificultades por el único medio que para ello se presenta, que consiste en el establecimiento de campos de descanso y pastoreo con abrevaderos en parajes adecuados.

Casi todas ellas tienen por base la expropiación de los terrenos necesarios y la instalación y explotación por cuenta del Estado.

El P. E. ha creído que era posible y preferible dejar librada al poderoso resorte del interés privado la creación de esta nueva industria o forma de explotación rural, interviniendo solo para estimularla y darle las mayores facilidades mediante la exención de impuestos en la medida suficiente para que esto sea un aliciente que induzca a los propietarios de campo a cambiar su destino ordinario para afectarlo total o parcialmente al uso público prevenido. Tal es el pensamiento que sirve de base al proyecto de ley que tengo el honor de presentaros pidiéndoos su sanción.

Partiendo de él es que se proyecta la exoneración de contribución directa, siempre que se destine como mínimum el 4 o|o de la superficie total a los objetos de la ley y que el propietario se someta a las demás disposiciones de la misma, destinadas a asegurar la consecución de sus fines y la indispensable intervención del Estado. Al propio tiempo se limita el poder de concesión que necesariamente debe acordarse al P. E. y se consignan restricciones que impidan el abuso.

Como no escapará a la alta penetración de V. H., esto no es más que un ensayo, un llamamiento que se hace a los ganaderos y propietarios de la provincia, a fin de que comprendiendo que hay ancho margen para obtener buenas utilidades, concurran a prestar un servicio destinado a beneficiar su propia industria y a la vez los intereses generales de la provincia que están vinculados a la misma.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El senado y cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º—Autorízase al P. E. para declarar exentos del pago de contribución directa, a los propietarios de terrenos situados en un radio de 250 kilómetros de las ciudades de Buenos Aires y La Plata, que destinen el todo o parte de los mismos al descanso y

pastoreo o forrageo de los arreos de ganado que transiten por los caminos públicos.

Art. 2.°—Para que pueda acordarse esta exoneración será necesario:

1.° Que el terreno esté situado sobre camino de uso público.

2.° Que el propietario establezca abrevaderos en el mismo terreno o habilite las aguadas naturales que en él hubiese, comprometiéndose a suministrar efectivamente el agua suficiente a los arreos o ganados.

3.° Que para el cobro de la remuneración que podrán exigir los propietarios por los diversos servicios y suministros, se sujeten a las tarifas que de tiempo en tiempo establecerá el P. E. para cada clase de suministros y para cada especie de ganado.

4.° Que el propietario se sujete a la inspección del Estado en lo relativo al cumplimiento de estas condiciones y observación de las tarifas y demás prescripciones de esta ley y de los reglamentos que se dicten.

Art. 3.°—La exoneración a que se refieren los artículos anteriores se acordará en la proporción de veinte y cinco hectáreas por cada hectárea que se destine a los objetos prevenidos en ellas. Si la propiedad fuese menor de veinte y cinco hectáreas, quedará exonerada en su totalidad.

Art. 4.°—En ningún caso podrá exonerarse una superficie mayor de tres mil hectáreas en un mismo campo, aunque sea mayor su área total.

Art. 5.°—La exoneración se acordará en cada caso por un término que no exceda de tres años, pudiendo renovarse si a juicio del P. E. fuese conveniente conservar el campo de descanso en el mismo paraje.

Art. 6.°—El propietario que no diese a los terrenos exentos del impuesto, el destino determinado por esta ley o que faltase a las demás condiciones establecidas en ella, perderá su derecho a la exoneración y pagará la cuota de contribución directa que le corresponda por el año en que tenga lugar la omisión.

Art. 7.°—Para la aplicación del artículo anterior, bastará la denuncia comprobada de haber negado sin causa justificada la prestación del servicio establecido.

Art. 8.°—El P. E. determinará los puntos donde sea conveniente establecer los campos de descanso sujetos a lo dispuesto en esta ley, pero no podrá acordar su establecimiento sobre el mismo camino a distancia menor de 30 kilómetros uno de otro.

Art. 9.°—El P. E. podrá designar comisiones vecinales encargadas de proponer la tarifa que ha de regir en el respectivo campo de descanso y de vigilar el cumplimiento de esta ley y de los reglamentos que para su ejecución deberá dictar aquél.

Art. 10.—Comuníquese, etc.

Frers.

*

* *

Mientras imperó la ganadería como única industria agrícola en la provincia, los caminos rurales no fueron un problema tan serio como lo es hoy. Bastaba que estuvieran expeditas las sendas trazadas por el uso al través de los campos y que hubiese tal cual otro puente sobre los ríos y arroyos menos vadeables. Pero el encerramiento de las propiedades y la labranza lo han cambiado todo: el primero estrechando las primitivas sendas dentro de límites insalvables y la segunda contribuyendo a su completa degradación con el considerable tráfico que determina.

El arreglo de los caminos rurales de la provincia forma parte de todos los programas de gobierno, lo que demuestra de una manera evidente que todos los gobiernos se han dado cuenta de que es uno de los problemas de más imprescindible resolución. Pero es también un hecho que él no ha sido resuelto hasta ahora.

Será necesario, entre tanto, acometer su solución con energía y decisión, porque él afecta profundamente el porvenir agrícola de la provincia.

La concurrencia europea en que sus productos tienen que entrar forzosamente, llegará a ser insostenible si las ventajas que derivan de su suelo y clima privilegiados y del reducido costo de producción, son neutralizados por la carestía de los transportes terrestres agregados al precio de los fletes marítimos. Y es notorio que en el costo del transporte terrestre la mayor proporción corresponde a los gastos de carretaje desde la chacra al ferrocarril o al puerto. La falta de caminos o su

mal estado llega a determinar tal altura en los precios del carretaje que muchos productos no pueden soportarlo y o no puede emprenderse su cultivo, por otra parte ventajosísimo, o tiene que limitarse a los terrenos más próximos a los mercados. De aquí también se origina este otro hecho que ya tuve ocasión de hacer notar, y es que la zona de labranza más intensa rara vez se extiende más allá de 20 ó 25 kilómetros de las estaciones de ferrocarril o de los puntos de embarque; es decir, que por esta causa la labranza no alcanza toda la expansión que de otra manera alcanzaría.

Tomemos el caso del maíz y el trigo. Si la cosecha es abundante, baja casi siempre su precio en la chacra; suben entretanto los fletes por la mayor demanda de carros; el mayor tráfico pone a la vez intransitables los caminos, lo que obliga al carretero a mayores gastos, que a su vez cobra en el precio del acarreo. Se producen entonces resultados como el siguiente, que ha podido observarse en uno de los últimos años de abundante cosecha en la región norte de la provincia. El maíz valía entre $ m|n. 2.50 y 3.00 los 100 kilos, puesto en el puerto o en la estación del ferrocarril; los gastos de cosecha, desgranamiento y bolsa sumaban $ m|n. 1.60, el flete desde 20 a 25 kilómetros importaba $ m|n. 0.75 haciendo un total de gastos de $ m|n. 2.35. Quedaban, pues, de 15 a 65 centavos por cada 100 kilos lo que, calculando un rendimiento de 3.000 kilos por hectárea, daba de $ m|n. 4.50 a 19.50 por hectárea con los cuales el chacarero había de pagar los gastos del laboreo y siembra y el arrendamiento o renta de la tierra. En el caso más favorable no obtenía utilidad líquida alguna, apesar de su excelente cosecha. Solo

el precio del carretaje representaba en el caso citado un 25 a 30 o|o del precio del maíz. Como el caso se repite constantemente y en toda la provincia, salvo pequeñas diferencias en más o en menos, puede afirmarse fundadamente que el acarreo en tan pequeños trayectos cuesta muchas veces lo mismo que el transporte por ferrocarril en distancias de 300 o 400 kilómetros, viniendo por tanto a contituir un gravamen muchísimo más oneroso que las más altas tarifas ferrocarrileras.

Bastan estos datos para evidenciar la importancia que tiene la habilitación de los caminos rurales y para demostrar que serán pocos cualesquiera sacrificios que para conseguirlo se imponga la provincia, aunque importen millones de pesos, como importarán si se pone manos a la obra en toda la amplitud que ella requiere.

Los Estados Unidos de América, más ventajosamente colocados que nosotros con respecto a los mercados europeos, comprendieron tiempo ha que el abandono en que habían estado sus caminos rurales contrarrestaba muy seriamente el poder de su concurrencia en aquéllos, como lo había hecho notar el financista alemán doctor Schaeffle. En la exposición universal de Chicago surgió la "Liga nacional de caminos" que ha provocado un movimiento de reacción asombroso, favorecido ampliamente por las autoridades nacionales y locales. "El pueblo", decía en una de las conferencias de Chicago el presidente de la "Asociación Americana de Banqueros" "ha comenzado a comprender "al fin, que los malos caminos originan pérdidas "cuya magnitud es imponderable y que su mejora-"miento permanente representaría para la nación "el ahorro anual de innumerables millones." El

hecho es que diez y seis Estados han dictado nuevas leyes sobre caminos, creando recursos y medios adecuados y en que uno de ellos se ha llegado hasta reformar la constitución para hacer posible la sanción de tales leyes.

Es este un gran ejemplo. Y para juzgar de la magnitud de la empresa bastará tener presente que se trata, según Roy Stone (1) de un millón o más de millas de caminos, o sea 1.600.000 kilómetros que se quiere transformar en carreteras empedradas!

¿Qué puede; mejor dicho, qué debe hacerse en la provincia para llegar a obtener alguna mejora positiva en esta materia?

En términos generales puede decirse que es cuestión de recursos y de buena organización administrativa, debiendo aunarse la acción privada y la oficial, estimulada y auxiliada la primera por la segunda.

Para estudiar las soluciones posibles conviene darse cuenta: 1.°, de la magnitud de la obra y operaciones que comporta; 2.°, de su costo y de los recursos que a ella puedan afectarse y 3.°, de la organización de la administración.

Magnitud de la obra. — Como es sabido, la obra de los caminos comprende las siguientes:

a) *Trazado y amojonamiento.*—El trazado de los caminos rurales nunca puede ser definitivo, porque él tiene que variar según las necesidades, la densidad de la población y la naturaleza de las industrias de cada localidad. Un camino solo sirve

(1) New Roads and Road Laws in the United States. New York 1894.

a las exigencias de una época más o menos larga y su importancia aumenta o disminuye hasta ser nula en algunos casos, lo cual impone modificaciones más o menos frecuentes que constituirán siempre un trabajo laborioso y difícil, por los intereses que afectan.

A este respecto han variado mucho las necesidades actuales, con relación a lo que eran quince o veinte años atrás.

Hoy la importancia de las carreteras es más local que general, porque los ferrocarriles han venido a ser las grandes arterias del movimiento comercial entre los puntos extremos de la provincia y reemplazan a los extensos caminos generales de otros tiempos, especialmente en cuanto concierne a la labranza, de manera que es casi mayor la importancia de los caminos que ligan a unos pueblos con otros y sobre todo de los que convergen a los puntos de embarque, estaciones de ferrocarril, etc. Abona estas consideraciones el hecho de que la traza que por cuenta del Estado estableció el ingeniero Coquet no responde hoy mismo, con ser que apenas acaba de terminarse la operación, a todas las necesidades de la viabilidad general o local, por donde se explica que sean numerosas las reclamaciones que se presentan a este ministerio para que se modifique dicha traza, reclamaciones que el P. E. ha tenido que atender y que muchas veces ha resuelto favorablemente.

Una vez trazado, todo camino público debe ser amojonado, a fin de evitar las cuestiones que en caso contrario se suscitan con frecuencia entre particulares, o entre éstos y la autoridad pública. Los mojones son el signo visible de su destino y debieran ser el único testimonio incontrovertible

de que la autoridad competente ha intervenido en su trazado y deslinde.

b) Construcción y conservación.—Los caminos generales de la provincia trazados y amojonados por el contratista don Jorge Coquet alcanza a una extensión de 14.832 kilómetros, repartidos del siguiente modo:

1.ª Sección	(Norte)	91	caminos	5.007	ktros.	209	mtros.
2.ª „	(Oeste)	73	„	3.978	„	479	„
3.ª „	(Sud)	71	„	5.846	„	405	„
			Total	14.832	ktros.	093	mtros.

Este dato es suficiente para que pueda apreciarse la magnitud de la obra que hay que realizar.

He creído conveniente agregar el plano adjunto que he hecho preparar expresamente por el departamento de ingenieros y que contribuirá a facilitar esa apreciación, aunque la reducida escala en que ha tenido que ser confeccionado, no permita considerarlo sino como un croquis, que no tiene la exactitud que tendrá el plano definitivo que se está terminando en cumplimiento de la ley de 8 de octubre de 1889.

Si a los 15.000 kilómetros que aproximadamente comprende este trazado se agregan los caminos parciales y los que el creciente tráfico exigirá, no parecerá exagerado estimar en el doble, o sea en 30.000 kilómetros, la extensión total de los caminos rurales cuya conservación está a cargo del Estado.

Pero teniendo en cuenta que las reparaciones verdaderamente urgentes pueden por ahora limitarse a las principales arterias y a las zonas en que la labranza ha tomado gran desarrollo, adop-

taré como base de estudio y de cálculo la cifra de 20.000 kilómetros.

Esta cifra plantea y define la cuestión.

Costo y recursos.—¿Cómo y con qué medios se ha de proceder a la mejora y conservación de esta extensa red de caminos?

Supongamos que cediendo a las instigaciones del amor propio, nos propusiéramos seguir el ejemplo deslumbrador de los Estados Unidos, emprendiendo la tarea de ir convirtiendo poco a poco en calzadas empedradas los caminos de la provincia formados hoy por lodazales intransitables durante gran parte del año. Adoptaríamos probablemente el mismo plan que allá tiende a predominar a este respecto, o sea, el de convertir en calzadas de piedra sólo una parte del ancho total de la carretera, generalmente 16 o 18 pies ingleses: nosotros diríamos 6 metros. Los 20.000 kilómetros de caminos representarían 120.000.000 de metros cuadrados. Si se empleara en ellos el sistema de Macadam, el de Telford o cualquiera otro semejante, no costaría menos de 2.50 pesos oro cada metro cuadrado, incluyendo movimientos de tierra, etc., de manera que la obra total costaría 300.000.000 de pesos oro, o sea, al tipo actual 1.050.000.000 de pesos de curso legal, sin contar puentes y demás obras de arte. Este simple cálculo demuestra que no es posible que pensemos en ello. Aun reducida la obra a la centésima parte, o sea a 200 kilómetros de camino, sería demasiado onerosa y tendría que permanecer el resto en su estado actual.

La carretera de tierra bien arreglada, es pues, la única solución posible por ahora. Es notorio

que en mucha parte de nuestros actuales caminos no se necesita emprender su construcción en el sentido extricto de la palabra; sólo requieren reparaciones y arreglos más o menos importantes y consistentes en desagües y abovedamientos parciales, pudiendo estimarse en $ m|n 330 o 350 el costo medio de cada kilómetro, puesto en buenas condiciones de viabilidad. Los 20.000 kilómetros de caminos calculados a $ m|n 350 exigirán pues una erogación total de 7.000.000 $ m|n. No poseo los datos necesarios para calcular lo que habría de invertirse además en puentes, alcantarillas y demás obras de arte, pero pienso que debe asignarse para ese objeto cuando menos unos 2.000.000 pesos m|n., cuya suma, unida a la anterior, haría un total de $ m|n 9.000.000. Con $ m|n 100.000 al año se necesitarían 90 años para completar la red, lo que quiere decir que es de todo punto indispensable arbitrar recursos para llevarla a cabo en un término menor y cuyo máximum no debiera exceder de diez años.

Habría necesidad entonces de destinar a ese fin una suma anual de $ m|n 900.000. Agregando las sumas necesarias para la administración viaria que una obra de tal magnitud haría indispensable, podría redondearse la cifra fijándola en $ m|n 1.000.000 anuales, suma que en una situación normal y desahogada sería relativamente de poca importancia.

Pero, dada la situación actual del erario provincial ¿puede tomarse de los recursos ordinarios?

En el momento en que escribo no me es posible responder a la pregunta y el P. E. por su parte no podría decidirlo, pues necesitaría obtener algunos datos relativos al monto de los recursos futuros

que sólo dentro de algún tiempo más podrá poseer.

Sin embargo, me atrevería a afirmar desde luego que no sería prudente sustraer esa suma de las rentas actuales, que deben responder a necesidades financieras de otro orden; y pienso que si la provincia quiere tener caminos debe imponerse un esfuerzo extraordinario. Pueblo y gobierno tendrán que colaborar en esta obra cuya ejecución no admite más demora, y que si es costosa, es a la vez reproductiva como pocas, así para el erario público como para el productor.

Séame permitido suponer que haya necesidad de apelar al impuesto para obtener los necesarios recursos.

Serían varios los sistemas que podrían proponerse, y cuya primera condición debe ser evidentemente la de conformarse al modo de ser y a la situación, tanto de la administración pública como de los contribuyentes, pareciendo natural que toda nueva contribución recaiga sobre el capital o la producción rural.

Si se prefiriese gravar el capital inmueble, podríase elegir entre fijar un tanto adicional a la actual contribución directa o crear un impuesto directo especial. Si se tiene en cuenta que, según antes lo he supuesto, se necesita $ m|n 1.000.000 por año, resultaría que los treinta y un millones de hectáreas que abarca la propiedad raíz en la provincia, tendrían que contribuir con una cuota anual equivalente a 3 1|5 centavos de $ m|n por cada hectárea.

Supongamos que en vez de gravar directamente al capital se fijase el impuesto sobre la renta de la propiedad territorial, o sea sobre los arrendamien-

tos. El gravamen total representaría aproximadamente el 1 1|5 o|o sobre la suma total de la renta.

En efecto; tomemos como valor total de la propiedad territorial de la provincia el que se le ha asignado para el pago de la contribución directa o sea $ m|n 1.200.000.000 y asignémosle como renta o precio de arrendamiento el 7 o|o de ese valor, que es menos de la mediana que comunmente da; tendremos $ m|n 84.000.000, sobre cuya suma el 1 1|5 o|o dá $ m|n 1.008.000.

Estos someros cálculos demuestran cuán ínfimo sería el gravamen que soportarían los propietarios, hacendados y agricultores de la provincia en relación a los beneficios que emanarían de la realización de la empresa que vengo preconizando.

¿Cuánto representa en cambio el gravamen que les imponen los malos caminos?

No es difícil demostrarlo.

La producción agrícola de la provincia que paga carretaje, puede ser representada en sus ramas principales por las siguientes cifras, según datos suministrados por el señor director de estadística:

Maíz (1)	650.000.000	kilos
Trigo	500.000.000	,,
Cebada, avena, centeno	25.000.000	,,
Lino	35.000.000	,,
Pasto seco (1)	650.000.000	,,
Lana	120.000.000	,,
Cueros	58.000.000	,,
Total	2.038.000.000	kilos

(1) El señor director de la estadística de la provincia estima que la producción del maíz puede llegar a 1.200.000 toneladas y la de pasto seco a 850.000, pero he creído prudente reducir las cifras a las que he consignado.

o sea en números redondos *dos millones de toneladas.*

Se calcula que el mal estado de los caminos, dado un recorrido medio de 15 a 20 kilómetros, impone sólo en manutención de caballos, un aumento de gastos de $ 0.60 por cada tonelada trasportada, de modo que no es aventurado estimar en *un peso moneda nacional* como mínimum el recargo de gastos que por esa causa pesa sobre cada tonelada, si se agregan el importe de las composturas de vehículos y arreos, el tiempo perdido y tantos otros factores que concurren a determinar el precio del trasporte.

Son pues $ 2.000.000 m|n anuales que los productores pagan como tributo a los malos caminos. Son $ 20.000.000 m|n en diez años; de manera que si en este mismo término entregasen al tesoro público la mitad de esa suma para habilitar los caminos, lejos de ser un sacrificio importaría una economía equivalente al 50 o|o de lo que hoy gastan.

Pero aparte de esta economía que beneficiaría directamente a los productores, ¿quién puede calcular el inmenso desarrollo que podría alcanzar la agricultura y los beneficios de todo género que obtendría la provincia?

Administracion.—Una vez arbitrados los recursos será menester constituír con ellos un fondo especial destinado exclusivamente a esta obra, con expresa prohibición legal de invertirlos en otra cosa.

Para la administración de estos recursos, así como para la ejecución de las obras mismas, con-

sidero indispensable la creación de un departamento especial en las oficinas del Estado.

La sección Puentes y Caminos existente en el departamento de ingenieros, no podría responder al servicio que estaría llamada a desempeñar si se diera a la obra de los caminos toda la amplitud que el P. E. desearía darle. La constitución de recursos especiales por sí sola exige una administración independiente y en cierto modo autonómica dentro de su esfera de acción. Por otra parte, la administración viaria de la provincia no requiere tanto conocimiento técnicos, cuanto una vigilancia activísima y constante y sobre todo facultades y medios de ejecución rápidos y eficaces que no es posible organizar en una repartición secundaria que por esto mismo no puede estar en relación inmediata y directa con el público y con el ministerio.

Pienso que ha de convenir completar esta organización de la administración central con la constitución de comisiones vecinales o de distrito, que tendrían a su cargo la inspección y vigilancia local, y que aún para la ejecución de las obras podrían ser en muchos casos auxiliares eficacísimos. Si en la distribución de los recursos se asigna una parte equitativa a las localidades, como creo que debe suceder, es fuera de duda que estas comisiones de vecinos pueden desempeñar un papel importante, no sólo por su cooperación en la ejecución e inspección de las obras mismas, si que también por la participación y el concurso de los vecindarios, que por su intermedio logrará atraerse la administración central, concurso y participación que es por todo concepto útil obtener.

Mientras no fuera modificado el régimen esta-

blecido por la ley de cercos y caminos vigente, la administración viaria de la provincia quedaría, pues, organizada del siguiente modo:

1.° *Administración del Estado,* para los caminos cuya conservación está a su cargo, o sea los generales y parciales. Estaría constituída por:

a) *El departamento central,* a cuyo cargo exclusivo estaría la superintendencia y administración general y la dirección técnica.

b) *Las comisiones vecinales o de partido,* bajo la inmediata dependencia del departamento.

2.° *Administración municipal* para los caminos vecinales.

Dividida luego la provincia en un número conveniente de circunscripciones que abarcarían varios municipios y distribuídos convenientemente los recursos, pienso que no sería difícil llevar a cabo una obra que seguramente tendría en el desenvolvimiento agrícola de la provincia una influencia más notable e inmediata que cualesquiera otras medidas de fomento.

He creído deber someter a la consideración de V. H. los datos y las ideas que dejo consignadas, porque servirán de base a un proyecto de ley que espero podrá seros presentado en breve por el P. E.

IV

Telégrafos

La red telegráfica de la provincia tiene actualmente una extensión de 4.144 kilómetros con 96 oficinas. Durante el año anterior se construyó la línea a Laprida con una extensión de 85 kilómetros y se colocó 51 kilómetros de hilo conductor entre Chivilcoy y Bragado. Fueron suprimidas dos oficinas telegráficas, las de Nueva Plata y 3 de Febrero, que prestaban un servicio público absolutamente insignificante, estando muy próximas a otras oficinas.

El P. E. ha dispuesto la inversión de cincuenta mil pesos de la partida de obras públicas del presupuesto de 1895, para la construcción de las siguientes líneas:

De Lincoln a General Pinto.
De General Pinto a Villegas.
De la línea entre Balcarce y Necochea a Lobería.
De Mar del Plata a General Alvarado.
De General Belgrano a Pila.

El telégrafo de la provincia tiene 1055 kilómetros de líneas en condominio con los ferrocarriles del Oeste, Central Argentino, del Sud y Ensenada, a consecuencia de la venta de los ferrocarriles del Estado. La conservación y el cuidado de estas líneas está a cargo de las empresas de ferrocarriles respectivas, debiendo el Estado pagar la mitad de los gastos. En estas condiciones la conservación

es gravosa para el fisco y el P. E., convencido que se hubo de la conveniencia de hacer cesar el condominio, dictó en noviembre 27 del año pasado un decreto por el cual se invitó a las empresas mencionadas a formular un convenio con ese fin. Designados los representantes de una y otra parte, éstos se han ocupado detenidamente del asunto y espero que dentro del corriente año quedará solucionado.

La administración de esta repartición es sumamente delicada por razón de la naturaleza de las funciones que desempeña el telégrafo como agente de las comunicaciones del público y a este respecto me es satisfactorio consignar este solo dato, que demuestra la rectitud con que es desempeñada y la confianza que ha sabido inspirar: durante el año transcurrido, con ser que ha sido período de agitaciones electorales, sólo se han presentado al ministerio dos o tres reclamos abonados respecto del servicio y la conducta de los empleados en sus relaciones con el público.

En el anexo correspondiente a esta repartición, hallará V. H. prolijos e interesantes datos relativos a la misma, completados con un pequeño plano esquemático que demuestra el estado actual de las líneas.

PUERTOS

En un capítulo anterior he manifestado mi convicción de que la creación de diversos puertos en las dilatadas costas fluviales y marítimas de la provincia, era uno de los medios más indicados pa-

ra contribuir al abaratamiento de los transportes terrestres y por tanto a facilitar el desarrollo de la producción, sin contar las demás ventajas que de ellos derivan.

No se explica, en efecto, como dada la situación ribereña de una gran parte de la provincia, sus productos agrícolas no acuden a las vías marítimas y fluviales, para llegar a los grandes centros de consumo interno, como Buenos Aires, La Plata, etc., y especialmente para tomar directamente el camino de ultramar.

Como es sabido, se realizan en la campaña numerosas transacciones sobre productos destinados directa e inmediatamente a la exportación. Esta circunstancia elimina en muchos casos la necesidad de buscar la concurrencia de compradores, y no se ve entonces razón alguna para que necesiten pasar indispensablemente por los mercados de Buenos Aires, por ejemplo, recargados con los gastos de un recorrido en ferrocarril doble o triple del que se necesitaría. Supóngase que existiesen varios puntos de embarque al sud y al norte, ligados con las grandes vías interiores por ferrocarriles que forzosamente irían a converger a ellos. Sucedería lo que invariablemente tiene que suceder y se observa con respecto a La Plata, a Bahía Blanca, al Rosario, etc., es decir, que cada uno de los nuevos puertos atraería a sí la producción de una región más o menos vasta, con grandísimo ahorro de fletes, que representa ganancia para el productor. Se dividiría la corriente única de que actualmente es centro poderoso y absorvente la ciudad de Buenos Aires, en lo que se refiere a la provincia, y esta descentralización del comercio con su consiguiente abaratamiento de los gastos

de trasporte, no sólo estimularía y acrecentaría considerablemente la producción de las distintas zonas de la provincia, sino que haría posible la existencia en ellas de buen número de ramos de producción agrícola o industrial que hoy son imposibles porque no alcanzan a cubrir con su valor el gravamen de los fletes que les impone la distancia. Se reanimarían en todas partes las fuerzas vivas y latentes, surgirían nuevos productos y se determinaría un movimiento más intenso en muchos distritos que actualmente permanecen incultos e improductivos.

A estas ventajas se agregarían las que resultarían del mayor desenvolvimiento del tráfico de cabotaje que, aparte de su importancia comercial, contribuiría a solucionar una cuestión de trascendencia para nuestro país: la formación de una marina mercante nacional, base de todo poder marítimo.

Fueron sin duda estas ideas las que inspiraron al gobierno del doctor Rocha cuando requirió de la legislatura autorización para contratar dentro o fuera del país uno o más ingenieros con el objeto de hacer entre otros estudios hidráulicos, el de puertos en las costas del sud y del norte, con cuyo motivo se dictó la ley de agosto 13 de 1881.

Algunos estudios se hicieron en aquella época, como los del puerto en Mar del Plata, pero más tarde fueron suspendidos. La administración actual creyó conveniente avanzar siquiera un paso más en el mismo sentido, preparando así los elementos para que, cuando lo permitan las circunstancias, puedan ser inmediatas las soluciones. A este fin dictó el siguiente decreto:

La Plata, Marzo 21 de 1895.

CONSIDERANDO:

1.° Que el desarrollo comercial y agrícola de la provincia reclama la existencia de puertos fluviales y marítimos situados de tal manera que puedan converger a ellos los ferrocarriles y demás vías de comunicación, a fin de acortar en lo posible las distancias que han de recorrer tanto los artículos de importación extranjera como los productos del país destinados a la exportación, abaratando su costo mediante la disminución de los gastos de transporte.

2.° Que las extensas costas del territorio de la provincia carecen hasta ahora casi por completo de este beneficio y es deber de los poderes públicos propender a la realización de una obra de tanta importancia.

3.° Que si bien las actuales condiciones del erario público no permiten pensar en su inmediata ejecución por cuenta del estado, es conveniente emprender los estudios previos que ella requiere y que prepararán su realización, el P. E.

DECRETA:

Art. 1.° — El departamento de ingenieros procederá a la brevedad posible a hacer un estudio general de las costas fluviales y marítimas de la provincia, con el objeto de fijar los puntos más aparentes para la formación de puertos comerciales.

Art. 2.°—Terminado el estudio general de las costas, el mismo departamento determinará por medio de un estudio especial y comparativo, los puntos más convenientes para la habilitación de puertos en la forma siguiente:

1.° Los cuatro puntos más convenientes sobre la costa comprendida entre el puerto de La Plata y el de Bahía Blanca, este último inclusive;

2.° Los tres puntos más convenientes sobre el río Paraná;

Art. 3.°—Para establecer la conveniencia a que se refiere el artículo anterior, se aprovecharán todos los estudios que se hubiesen practicado con anterioridad sobre los mismos puntos y se tendrá en consideración especialmente:

1.° Las dificultades o facilidades de construcción del punto de vista técnico;

2.° El menor costo de las obras que hubiese que ejecutar;

3.° Las condiciones económicas del futuro puerto, por su situación, extensión y desarrollo comercial y agrícola de la región a que ha de servir;

4.° Las facilidades de acceso, sea por las vías fluviales o marítimas, sea por las terrestres.

Art. 4.°—El departamento de ingenieros informará mensualmente al ministerio de obras públicas del estado de los estudios.

Art. 5.º—Fíjase la suma mensual de dos mil pesos moneda nacional para los gastos que origine el cumplimiento de este decreto, los cuales se imputarán a obras públicas del presupuesto vigente, debiendo la contaduría formular las planillas respectivas a contar del 1.º de abril próximo.

Art. 6.º—Comuníquese , etc.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

El estudio ordenado se lleva a cabo con buen resultado, cooperando el gobierno de la nación con algunas medidas tendientes a facilitarlo. De acuerdo con lo prevenido en el decreto transcripto, se está reuniendo numerosos antecedentes relativos a estudios anteriores oficiales y particulares, poco conocidos u olvidados unos, e ignorados otros. Entre los primeros recordaré los relativos a los puertos de San Nicolás, San Pedro, San Clemente del Tuyú y Necochea y entre los segundos el ya citado estudio de puerto en Mar del Plata ejecutado por el ingeniero Dirks, por disposición del gobernador doctor Rocha. Los estudios que el departamento de ingenieros practica actualmente, tienen por objeto completar los datos existentes, confirmarlos o rectificarlos, y relacionar los estudios parciales con un plan común y general, para poder concluir un estudio comparativo.

*

* *

El puerto de La Plata ha sido objeto de constante atención de parte de la actual administración. Con el objeto de contribuir a su mejora o de salvar inconvenientes de diverso orden, el P. E.

ha sometido a vuestra sanción los siguientes proyectos de ley fundados en las consideraciones de los mensajes que los acompañan.

La Plata, junio 18 de 1894.

A la honorable legislatura:

Tengo el honor de elevar a la consideración de V. H. el adjunto proyecto de ley, por el cual se aprueba el contrato *ad referendum* que he celebrado con el señor Pedro J. Dirks para establecer en el puerto de La Plata un dique para materias inflamables y refinería de kerosene.

El P. E. no ha hecho más que suscribir el contrato de la referencia, pues su concesión había sido acordada anteriormente, pero al hacerlo ha tenido en cuenta que la construcción del dique proyectado traerá mayor movimiento al puerto de esta ciudad llenando al mismo tiempo una necesidad reclamada por su desarrollo comercial.

Vuestra honorabilidad encontrará en las bases del contrato que someto a su aprobación, las cláusulas por las cuales se establecen en beneficio de la provincia, las limitaciones convenientes.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El senado y cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º—Apruébase el contrato *ad referendum* de fecha 29 de mayo de 1894 celebrado por el P. E. con el señor Pedro J. Dirks para el establecimiento de un dique destinado a materias inflamables y refinería de kerosene en el puerto de La Plata.

Art. 2.º—Comuníquese, etc.

La Plata, junio 25 de 1894.

A la honorable legislatura:

La ley de 5 de noviembre de 1888, dispuso la ejecución de diversas obras en el puerto de La Plata, que se pagarían con el producido de un empréstito que la misma autorizó, estableciendo además que si el P. E. no pudiera colocarlo en condiciones ventajosas para el estado, quedaba autorizado para construirlas con el producido de la hipoteca o venta de tierras en la Ensenada y La Plata.

Las obras han sido ejecutadas en parte, pero no ha sido cubierto su importe total, adeudándose por este concepto sumas de consideración y estando pendientes algunos contratos para su terminación.

El P. E. se encuentra entre tanto, sin los fondos necesarios para atender a sus pagos, por cuanto no se ha realizado el empréstito autorizado por la mencionada ley y se han agotado o han sido invertidos en otros gastos los fondos destinados a ese objeto por el artículo 9 de la misma.

El proyecto de ley adjunto y cuya aprobación tengo el honor de pedir a V. H. tiende a salvar esta dificultad en cuanto autoriza al P. E. a pagar de rentas generales las obras cuya terminación es indispensable y las que requiere la conservación del puerto.

El estado actual del erario no permite de manera alguna terminar la totalidad de las obras proyectadas, y por esta razón el P. E. os propone limitarlas a lo más indispensable; pero es también evidente que es de la de más urgente e indispensable necesidad terminar algunas de ellas o reparar los desperfectos producidos, pues de otro modo se comprometería gravemente la suerte de esta obra inmensa y en gran parte inconclusa, a punto de que podría llegar a ser inservible para su objeto. Los trabajos de conservación misma, tales como limpieza, dragado, reparación de muelles y escolleras, habilitación de vías de acceso, puentes, etc., exigen erogaciones inmediatas y de alguna consideración, a las cuales el P. E. se encontraría en la imposibilidad de atender si no pudiese disponer para ese objeto de los recursos ordinarios mientras llega la posibilidad de proveer a ellas de otra manera.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El senado y cámara de diputados, etc.

Artículo 1.°—Mientras no sea posible atender al pago de las obras del puerto de La Plata con los recursos creados por la ley de 5 de noviembre de 1888, queda autorizado el P. E. para pagar de rentas generales los gastos que hayan originado o que en adelante originen las obras autorizadas por la citada ley o las que fuesen necesarias para su conservación.

Art. 2.°—El P. E. podrá limitar las obras iniciadas o concedidas a lo que fuese extrictamente indispensable para atender a las necesidades más inmediatas del puerto, a cuyo efecto queda autorizado para efectuar arreglos con los contratistas de las obras, ya sea con respecto a la forma y tiempo del pago sobre modificación o rescisión de los contratos respectivos.

Art. 3.°—Los pagos que se efectúen en cumplimiento de esta ley, se imputarán a la misma.

Art. 4.°—Comuníquese, etc.

La Plata, octubre de 1894.

A la honorable legislatura:

Tengo el honor de someter a la consideración de V. H. el adjunto proyecto de ley, por el que se autoriza al P. E. para invertir la suma de setenta mil pesos oro sellado (pesos 70.000) con destino a la adquisición de un tren completo de dragado para el puerto de La Plata.

No le ha sido posible al P. E. elevar a V. H. antes de ahora el proyecto mencionado, por haberle sido indispensable estudiar detenidamente la importante cuestión que representa la ejecución del dragado, obra urgentemente reclamada por los intereses vinculados al puerto.

Las obras de dragado fueron realizadas en parte antes de ahora por una empresa particular, pero a juicio del P. E. ellas pueden realizarse directamente por la administración con un presupuesto económico, lo que permitirá efectuarlas permanentemente, dando por resultado mantener siempre la profundidad requerida en el puerto, base necesaria, por otra parte, para que no resulten estériles los sacrificios que representa para la provincia la construcción del mismo.

La adquisición de un tren de dragado de propiedad del Estado tendrá además la ventaja de poner a la administración en aptitud de atender a trabajos de la misma clase en otros puntos de la provincia donde son requeridos y donde podrán efectuarse siempre que no sean necesarios en el puerto de la capital.

Es en virtud de las consideraciones aducidas y de requerirse un término menor de seis u ocho meses para llenar las formalidades y negociaciones a que daría lugar la adquisición del tren de dragado, que solicito de V. H. la sanción del proyecto adjunto, a la mayor brevedad, y que sea incluído en las sesiones de prórroga a que está convocada V. H.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El senado y cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º—Autorízase al P. E. para invertir hasta la suma de setenta mil pesos oro para la adquisición de un tren de dragado para el puerto de La Plata.

Art. 2.º—Mientras no se incluya en el presupuesto el personal y gastos que requiera el funcionamiento del tren de dragado, queda igualmente autorizado el P. E. para invertir la suma mensual que sea indispensable a tal objeto, debiendo dar cuenta a la honorable legislatura del uso que haga de la presente autorización.

Art. 3.º—El gasto que se autoriza se imputará a la presente ley y se pagará de rentas generales.
Art. 4.º—Comuníquese, etc.

FRERS.

Debo mencionar también el proyecto inserto en otro lugar y que fué presentado por el P. E. autorizándolo para acordar la instalación de establecimientos industriales, concediendo en venta o arrendamiento terrenos de propiedad del Estado anexos al puerto o comprendidos en el égido de La Plata y algunas franquicias destinadas a estimular la radicación de las industrias.

Desgraciadamente ninguno de estos proyectos ha obtenido hasta ahora la sanción de V. H.

En el informe anexo del departamento de ingenieros encontrará V. H. una relación detallada de los trabajos ejecutados en el puerto. Entre las obras más indispensables y urgentes se cuenta la terminación de las escolleras del antepuerto, pero no ha sido posible emprenderla porque requiere una inversión de 400 a 500.000 pesos anuales, cuando menos, para concluirla en ocho o diez años y no habiéndose hecho efectivos los recursos especiales con que debía ser atendida, hubiera sido menester tomarlos de las rentas ordinarias. El canal se conserva mientras tanto con la profundidad debida mediante un dragaje que ahora se practica con el tren de dragado cedido por el gobierno nacional. Este trabajo había sido contratado por la intervención con la empresa Lacaze y Cía., a razón de 70 y 80 centavos oro el metro cúbico. El P. E. lo rescindió y actualmente se hace con un costo de 32 centavos curso legal el metro, que subiría a 55 o 60 centavos curso legal si se computara el

interés y la amortización del capital empleado en el tren de dragado.

La actual administración ha tenido que hacer frente a una deuda de consideración proveniente de diversas obras efectuadas con anterioridad en virtud de contratos pendientes. Así, de los treinta y dos galpones contratados, sólo han sido construídos cuatro, pero se debía la mayor parte de su precio. Las obras de la instalación hidráulica, grúas, etc., contratadas con la casa Luther, estaban también paralizadas por falta de pago. Muchísimas dificultades ha creado este estado de cosas, pero se ha logrado hacer arreglos con los acreedores, y esas dificultades han sido salvadas en gran parte.

En virtud de estos arreglos y en el pago de otros trabajos indispensables han sido invertidas en el puerto desde mayo 1.° del año pasado hasta los primeros días de mayo del corriente, las siguientes sumas:

A Arroll Brothers, Mee, Billing y Cía., a cuenta de galpones	$	424.842.93
A Lacaze y Cía. por dragaje	„	153.357.70
A Lacaze y Cía., por reparación de escollera	„	16.416.79
A Luther y Cía., por instalaciones hidráulicas	„	163.987.71
A Departamento ingenieros, diversas obras	„	9.364.00
A construcción de línea telegráfica	„	1.000.00
	$	768.969.13

Quedan pendientes los contratos para el resto de la instalación hidráulica con Luther y Cía., y para la construcción de veinte y ocho de los treinta y dos galpones, cuyo costo subirá, de acuerdo con el contrato, a la suma de $ 2.051.252 oro. Pasarán muchos años antes de que sea posible cumplir este último y antes de que se necesite siquiera la mitad

de los 32 galpones, mucho más si se tiene en cuenta que, según lo está demostrando la práctica, adolecen de gravísimos defectos de situación.

*
* *

En el puerto de San Nicolás de los Arroyos se vienen produciendo desde años atrás bajíos que amenazan obstruirlo completamente. Como se presentarán algunos vecinos y comerciantes solicitando medidas a su respecto, el P. E. careciendo de recursos, dragas, etc., tuvo que limitarse a apoyar las gestiones que los mismos habían iniciado ante el gobierno de la nación para que se llevaran a efecto algunas obras que éste había autorizado con anterioridad.

MEJORAS REGIONALES

Desagües del sud de la Provincia

Reconociendo desde luego que los desagües de la región sud de la provincia era una de las obras que más debía llamar la atención del gobierno por su magnitud y por los incalculables beneficios que está destinada a llevar a aquella extensa zona, la actual administración se preocupó desde el primer momento de ella.

Constituida la comisión especial establecida por la ley vigente para la dirección y administración de las obras, el P. E. se apresuró a estudiar el pro-

yecto de ampliaciones y modificaciones de dicha ley que la comisión le presentó y, aceptándolo, lo sometió inmediatamente a la consideración de V. H. en la siguiente forma:

La Plata, junio 26 de 1894.

A la honorable legislatura:

Tengo el honor de someter a la consideración de V. H. el adjunto proyecto de ley, modificando y ampliando la de 17 de enero de 1893 sobre desagües de la zona inundable del sur de la provincia.

Este proyecto, preparado por la dirección y administración de las obras y que el P. E. hace suyo, es el resultado de un largo y meditado estudio que de la misma ha hecho la referida comisión, ilustrada además por las observaciones de otras reparticiones públicas, y está fundado en la necesidad de reformar la citada ley de 1893 de acuerdo con lo que el tiempo, la experiencia y las últimas investigaciones sobre la materia han demostrado ser conveniente para la más pronta y más fácil ejecución de tan vastos e importantes trabajos.

Una de las reformas más notables se refiere a la distribución del impuesto de desagües. El artículo 3.° de la ley vigente dispone que los propietarios de terrenos comprendidos en el perímetro de las obras, pagarán un impuesto que se fijará en cada caso, y que deberá ser dividido en varias categorías que se determinarán según sea la extensión en que los terrenos se inunden y según el beneficio que reporten directa o indirectamente de las obras.

Esta disposición de la ley, aplicada extrictamente, haría indispensable un estudio geodésico de cada propiedad y una nivelación sumamente prolija, complicando la magna obra del desagüe con un trabajo catastral tan árduo y costoso como la canalización misma, lo que haría peligrar su realización inmediata.

La nueva forma de distribución propuesta reposa en la idea de que en toda la zona comprendida en la ley de desagües, los campos valen en razón directa de su superficie elevada y en razón inversa de su parte inundable, y por lo tanto, que para que exista proporción entre el impuesto que deberán pagar y el beneficio que han de recibir, aquel debe distribuirse en razón inversa de su parte alta y directa recíprocamente de su superficie baja, que establece el provecho proporcional que obtendrán con la ejecución de las obras. Sentado este principio, se toma como base para la distribución del impuesto una avaluación especial que serviría para la fijación de la contribución directa y a la vez para la del impuesto de desagües durante los cinco años en que éste debe cobrarse, de tal manera que a una valuación elevada, determinada por la altura y correlativa bondad natural del terreno, corresponde una mayor cuota de contribución directa y una menor del impuesto de desagüe, y al

revés. El impuesto establecido sobre esta base se divide en siete categorías, lo que permite graduarlo de un modo equitativo y sin diferencias violentas, estableciéndose una razonable proporcionalidad dentro del mínimum de 1.50 $ y el máximum de 3 $ por hectárea que deberá pagar cada propiedad.

El proyecto introduce una ampliación a la ley vigente en lo relativo a la situación de los pueblos con respecto al impuesto. El límite de tres pesos por hectárea que aquella ley fija como máximum, hace ilusorio ese impuesto para los centros poblados, cuyas propiedades no se avalúan por hectáreas sino por metros cuadrados, siendo así que ellos están tan interesados en las obras de desagüe como los campos más lejanos de pastoreo o labranza, en razón de que la agricultura e industrias y el comercio mismo no pueden desenvolverse en sus éjidos anegables, perjudicados como son además por las dificultades de la viabilidad a consecuencia de las mismas inundaciones. Entretanto, el propietario de diez hectáreas en uno de estos pueblos, que verá decuplicarse su valor por razón de los desagües, no pagará según la ley vigente más que treinta pesos, mientras que el propietario lejano de 1000 hectáreas que no valdrán las diez del anterior y que apenas duplicarán o triplicarán su valor, deberá pagar 3000 $, lo que acusa una desproporcionalidad enorme y constituye por lo mismo una evidente injusticia. De aquí que se proyecte establecer que las propiedades ubicadas en los éjidos de los pueblos que beneficia el drenaje, deberán pagar el 1 o|o anual de su avaluación para la contribución directa si no son inundables y el 2 o|o si lo fuesen, cuyos dos tipos se ajustan al término medio del impuesto que deberán pagar las demás propiedades rurales según su valor medio en la zona inundable.

El proyecto adjunto introduce otra enmienda a la ley vigente, al fijar la cuota de impuesto que corresponderá a cada propiedad según su categoría, pues la citada ley se limita a crearlo y fijar su máximum.

Se incluye también una disposición limitativa del impuesto, que está fundada en equidad: es la que establece que si después de los estudios definitivos y principio de ejecución se viese que el impuesto producirá más dinero del necesario para finalizarlas, el excedente se disminuirá proporcionalmente al cobrarse las últimas anualidades.

Esta cláusula importa una garantía para los contribuyentes, de que su dinero se aplicará exclusivamente a las obras de desagüe. Al mismo propósito responde además el artículo 12 del proyecto.

Se agregan algunas disposiciones reglamentarias del uso de los canales por los particulares y sobre las alteraciones que éstos pudieran introducir en ellos por obras complementarias u otras que pudiesen perjudicar el sistema general de desagües establecido, fijando las penas a que se harán acreedores los contraventores. Estas disposiciones, que concuerdan con los principios generales de la ley civil, son indispensables para asegurar la conservación de la gran obra, que de otra manera podría ser comprometida seriamente por la mala voluntad, incuria o ignorancia de los propietarios de terrenos.

Se ha creído justo e indispensable, finalmente, incluir en el número de los sujetos al impuesto algunos partidos que indudablemente beneficiarán de las obras y que, aunque no están incluídos en la ley vigente, podrían serlo por determinación del P. E.

Tales son los rasgos más salientes del proyecto cuya aprobación solicito de V. H.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El senado y cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º—Las propiedades ubicadas dentro de la zona inundable del sur de la provincia donde se realizarán las obras de desagüe, de acuerdo con la ley de 17 de enero de 1893, se dividirán para el pago del impuesto que ella establece, en siete categorías clasificadas del modo siguiente:

1.ª Categoría.—Las que valgan de 15 $ o menos hasta 20 $ por hectárea.
2.ª „ —Las que valgan más de 20 hasta 25 $ por hectárea.
3.ª „ —Las que valgan más de 25 hasta 30 $ por hectárea.
4.ª „ —Las que valgan más de 30 hasta 35 $ por hectárea.
5.ª „ —Las que valgan más de 35 hasta 40 $ por hectárea.
6.ª „ —Las que valgan más de 40 hasta 45 $ por hectárea.
7.ª „ —Las que valgan más de 45 hasta 50 $ o más por hectárea.

Art. 2.º—El impuesto de desagüe se pagará en la proporción siguiente:

Las propiedades comprendidas en la 1.ª categoría pagarán $ 3 por hectárea.

Las propiedades comprendidas en la 2.ª categoría pagarán $ 2.75 por hectárea.

Las propiedades comprendidas en la 3.ª categoría pagarán $ 2.50 por hectárea.

Las propiedades comprendidas en la 4.ª categoría pagarán $ 2.25 por hectárea.

Las propiedades comprendidas en la 5.ª categoría pagarán $ 2 por hectárea.

Las propiedades comprendidas en la 6.ª categoría pagarán $ 1.75 por hectárea.

Las propiedades comprendidas en la 7.ª categoría pagarán $ 1.50 por hectárea.

Art. 3.º—Los valores de las propiedades, a los efectos de la clasificación en sus respectivas categorías, se fijarán por una valuación especial que servirá también para el cobro de la contribución directa durante cinco años y que se practicará por la Dirección

General de Rentas en la zona afectada por los desagües proyectados.

La valuación así practicada no podrá ser alterada durante esos cinco años.

Art. 4.°—El impuesto de desagüe que a cada propiedad corresponda se percibirá en cinco anualidades divididas por igual, y si al aproximarse el término de las obras se viera que resultara un excedente de dinero, se disminuirá una cantidad proporcional y equivalente al cobrarse las últimas anualidades. Si resultase un déficit se cubrirá de rentas generales, imputándose a esta ley.

Art. 5.°—El cobro del impuesto de desagües empezará a efectuarse desde que se hayan practicado las avaluciones, y deberá abonarse dentro de los términos que fijará la Dirección y Administración de Desagües.

Art. 6.°—Exceptúase de lo dispuesto en los artículos 1.° y 2.° las chacras y quintas ubicadas en los ejidos de los pueblos comprendidos dentro de la zona inundable, las que pagarán como impuesto de desagües durante cinco años el 2 o|o anual de su valor si fuesen inundables, y el 1 o|o si no lo fueran. Las fincas y solares urbanos pagarán el 1 o|o.

Art. 7.°—La avaluación, a los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, se practicará en la misma forma establecida en el artículo 3°.

Art. 8.°—Los reclamos a que dieren lugar las valuaciones serán atendidos y resueltos por los mismos procedimientos vigentes para la contribución directa, pudiendo intervenir, sin voto, en las deliberaciones de los jurados de reclamos un delegado de la Dirección de Desagües, que será citado para cada reunión que celebre.

Art. 9.°—Al practicarse la avaluación de las chacras y quintas situadas en los ejidos de los pueblos de la zona inundable, el Departamento de Ingenieros hará la clasificación de los terrenos inundables y no inundables, debiendo dar cuenta inmediatamente del resultado a la Dirección de Rentas y a la Dirección y Administración de Desagües.

Art. 10.—Los propietarios que se considerasen perjudicados con la clasificación de inundable aplicadas a sus propiedades, podrán dirigir sus reclamos a la Dirección y Administración de Desagües, la que resolverá sobre ellos con apelación ante el P. E. No se considerarán tales las que sólo sean susceptibles de inundarse por las crecientes comunes en menos de una tercera parte de su superficie total.

Art. 11.—En los pueblos que no tengan ejido trazado, serán aplicables las disposiciones contenidas en el artículo 6.° a todas las propiedades situadas dentro del radio de tres kilómetros contados desde el centro de su plaza principal. No se considerarán comprendidas en dicho radio aquellas que tuviesen dentro de él una parte menor que la mitad de su superficie total.

Art. 12.—Los fondos procedentes del impuesto de desagüe, que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.° de la ley de 17 de enero de 1893 deberán depositarse en el Banco de la Provincia, no podrán emplearse en ningún otro objeto ni ganarán interés y sólo serán entregados al presidente y tesorero de la Dirección y Admi-

ministración de Desagües. Los miembros del directorio del banco y los empleados que interviniesen en cualquiera infracción a esta disposición, serán personal y solidariamente responsables de ella.

Art. 13.—Los partidos comprendidos en la zona de los trabajos de desagüe y sujetos al impuesto especial creado con ese objeto, son: Ajó, Maipú, Tordillo, Chascomús, Dolores, Vecino, Tuyú, Ayacucho, Castelli, Pila, General Belgrano, Viedma, Arenales al Sur, Rauch, Monte, Las Flores, Alvear, Tapalqué, Ranchos y Saladillo.

Art. 14.—Queda rigurosamente prohibido levantar sobre los canales, ríos, arroyos y cañadones comprendidos dentro de la zona inundable a que se refiere la presente ley, esclusas, tajamares u otras construcciones que afecten la rapidez de las corrientes o la dirección de sus cauces, ni poner árboles o plantas a menor distancia de veinte metros de la línea superior de los taludes o barrancas según el trazado primitivo, sin permiso del P. E.

Art. 15.—Los propietarios que deseen perfeccionar los desagües de sus terrenos con trabajos privados complementarios o ejecutar cualquiera de las obras de que se trata en el artículo anterior, deberán presentar sus solicitudes al P. E. acompañadas de los estudios y planos correspondientes, para su aprobación, sin cuyo requisito no podrán llevarlas a cabo.

Art. 16.—Los contraventores a las disposiciones contenidas en los artículos 14 y 15, pagarán una multa que será fijada por el P. E., que no bajará de doscientos pesos ni pasará de mil, y que se duplicará en caso de reincidencia. El beneficio de la multa corresponderá a la municipalidad en cuya jurisdicción se haya cometido la contravención, debiendo aplicarse su producido al mejoramiento de los caminos.

Art. 17.—Sin perjuicio de las multas establecidas por el artículo anterior, los contraventores quedarán obligados a restituir las cosas al estado en que se encontraban, si a juicio del P. E. fuese necesario hacerlo. En el caso de no efectuarlo en el término que se fije, el P. E. mandará practicar los trabajos a expensas de los contraventores.

Art. 18.—Las municipalidades podrán ordenar la suspensión de todo trabajo que se ejecute sin el permiso correspondiente, debiendo dar cuenta al P. E. dentro de las 48 horas siguientes a la suspensión ordenada.

Art. 19.—No será necesario nuevo permiso del P. E. cuando la obra ejecutada por los particulares consista en reparaciones de trabajos ya autorizados, con tal que se ajusten exactamente a las formas y condiciones de la primitiva autorización.

Art. 20.—Las reparaciones que sea necesario practicar para la conservación en perfecto estado de los canales generales hechos en virtud de esta ley, serán de cuenta del P. E. y se imputarán a ella.

Art. 21.—Los propietarios por cuyos terrenos pasen los canales estarán autorizados a ejecutar sin permiso los trabajos de reparación indispensables, cuando por desmoronamiento u otras causas se produjesen obstrucciones peligrosas cuya remoción fuese necesario efectuar sin demora, debiendo dar cuenta de ello al P. E. inmedia-

tamente, bajo pena de aplicárseles lo dispuesto en los artículos 16 y 17 si no lo hiciesen.

Art. 22.—Deróganse los artícuos 2.°, 3.° y 4.° e incisos 2.° y 4.° del artículo 6.° de la ley 17 de enero de 1893 y demás disposiciones de la misma que se opongan a la presente.

Art. 23.—Comuníquese, etc.

Este proyecto fué sancionado en general por el honorable senado, iniciándose su discusión en particular en sesiones extraordinarias. Suspendida su consideración y siendo urgente proceder a la percepción del impuesto y adoptar todas las medidas tendientes a la prosecusión de las obras, el P. E. dictó el decreto de abril 22 del corriente año reglamentando y poniendo en ejecución la ley de 17 de enero de 1893. La comisión, bajo la activísima presidencia del señor don Exequiel F. Ramos Mexía, inició inmediatamente sus tareas, pero ha tenido que suspenderlas, una vez que el honorable senado acaba de reanudar la discusión del proyecto.

Estando aún pendiente esta discusión, seguida con interés por la opinión pública y la prensa del país, y teniendo en cuenta que la cuestión ha sido ampliamente dilucidada, ni debo ni tengo para qué entrar en mayores consideraciones a su respecto.

Pero no debo ocultar a V. H. que la demora en la sanción definitiva del proyecto y la situación incierta que este hecho origina, crea dificultades insuperables y causa gravísimo daño a las obras, por cuya razón debo insistir en la necesidad de solucionar cuanto antes el punto.

V. H. encontrará en el informe del departamento de ingenieros una relación bastante circunstanciada del estado actual de las obras, así como de los estudios hechos, cuyos antecedentes técnicos se hallan consignados en numerosas memorias parciales, planos, etc., existentes en el mismo de-

partamento y en la dirección y administración de las obras. He juzgado conveniente asimismo agregar a esta Memoria dos planos que contribuyen a facilitar el estudio general del asunto y que dan una idea cabal de la extensión y magnitud de una empresa que haría honor a cualquier país del mundo que la emprendiera y llevara a cabo.

*

* *

Las obras de saneamiento y canalización que en época anterior se habían venido ejecutando en la ciudad de Luján, se encuentran paralizadas por estar pendiente ante la Suprema Corte de la Nación, un juicio promovido contra la provincia por el señor Rodolfo Moreno, a consecuencia de una resolución de la Intervención Nacional que el P. E. creyó no deber reconsiderar.

*

* *

A solicitud de algunos vecinos de las islas del Paraná se han hecho estudios para la apertura de un canal que comunique las aguas hondas del Paraná de las Palmas con las del Miní, proyectándose en la forma indicada en el plano de las islas, anexo a esta Memoria. Como no se dispusiera de los fondos necesarios y no fuese posible obtener del vecindario la suma total de $ m|n 30.000, en que estaba calculado el costo de dicha obra, el P. E. ha suspendido su ejecución en la esperanza de que

V. H. sancione alguna medida que la haga posible, sea votando recursos especiales, sea disponiendo la adquisición del tren de dragado a que se refiere el proyecto inserto más arriba, con cuyo material seguramente podría llevarse a cabo con gran economía.

INSTITUCIONES AGRÍCOLAS

Cada día es más sentida la necesidad de difundir ampliamente la instrucción agrícola, como medio de propender al progreso de la agricultura nacional.

Estoy lejos de pensar que para explotar el suelo se necesite ser profesor de agricultura, ni agrónomo, ni mucho menos, pero sí creo que el agricultor, como cualquier otro industrial, debe tener los conocimientos suficientes para que sus esfuerzos no sean mal dirigidos y por tanto infructuosos. Dicho se está que tales conocimientos pueden adquirirse, ya mediante el estudio, ya con la sola práctica. Pero la práctica pura degenera en rutina retardataria del progreso nacional si no va acompañada de alguna instrucción o ilustrada por el consejo y el ejemplo de los que han hecho estudio de los principios científicos que sirven de base a la industria.

Es, por tanto, de la mayor importancia para el desarrollo económico de la Provincia que el Estado proporcione a la población agrícola los medios de adquirir esta instrucción y cree las instituciones adecuadas.

Hay dos medios de proporcionar dicha instruc-

ción. El primero consiste en lo que pudiéramos llamar la enseñanza intuitiva, o sea la enseñanza por el ejemplo experimental y la práctica de los métodos más adelantados, que tendría por objeto principal ilustrar a los agricultores mismos, y a cuyo fin pueden responder muy principalmente las estaciones agrícolas de que me ocuparé más adelante. El segundo medio es la escuela propiamente dicha.

La creación de un departamento especial de agricultura que presidiera todas estas instituciones y estuviera consagrado exclusivamente al fomento agrícola, sería sin duda alguna una de las obras de más trascendencia para el progreso rural de la Provincia. Pero desgraciadamente el estado del erario no permite pensar en ella en el momento actual.

I

Escuelas Agrícolas

El objetivo principal de la enseñanza agrícola no consistirá, de acuerdo con lo que acabo de insinuar, en dotar al país de profesores de agricultura, sino en dotarlo de muchos agricultores instruídos en materia agrícola.

A este objetivo debe responder la organización de las escuelas de agricultura.

Dos tendencias se manifiestan entre nosotros a este respecto, si bien se presentan poco acentuadas. La una pretende que en la enseñanza ha de

predominar la teoría, debiendo tener un carácter en cierto modo universitario, sin mayor desarrollo del estudio experimental. La otra quiere exclusivamente las escuelas llamadas prácticas o teórico-prácticas. La primera conduce a la formación de un profesorado especial, más propiamente, de un personal docente. La segunda pretende obtener agricultores prácticos. Pero es evidente que si el objetivo de las escuelas agrícolas es el que les he asignado y que sin duda es el que más condice con las necesidades a que deben responder, no hay razón para tales distinciones, porque no puede haber sino una escuela agrícola y forzosamente ha de ser teórico-práctica, es decir, que en ella ha de enseñarse la teoría y la práctica; la primera en la cátedra, la segunda en el terreno, como si se dijera, en el campo experimental. Lo contrario sería como pretender hacer médicos sin la observación y el trabajo de la clínica. Es una de tantas consecuencias de la eterna distinción entre la ciencia y el arte, entre el principio teórico y su aplicación a la industria.

Definido el objeto de la escuela agrícola, no es difícil encontrar la organización adecuada.

No conozco a este respecto modelo más acabado que el de las escuelas agrícolas del imperio alemán, donde responden a tres grados: el superior, que se dá en las Universidades o en las escuelas superiores de agricultura dotadas de campos de aplicación, laboratorios, etc.; el grado intermedio y el inferior o elemental, en cuyos dos últimos la enseñanza se reduce gradualmente hasta adaptarse a la instrucción común de las clases trabajadoras, sin que en ninguno dejen de estar reunidas las

nociones teóricas y la instrucción práctica en el terreno.

Pero se comprende desde luego que esta organización no tiene aplicación, ni tendría éxito entre nosotros, porque supone condiciones que aún no hemos alcanzado.

En mi opinión debemos limitar la enseñanza agrícola a dos grados: el superior y el inferior.

El superior estaría representado por las escuelas de agricultura propiamente dichas y los cursos especiales que podrían crearse anexos a las universidades. Estaría destinado tanto para los que hayan de dedicarse al profesorado como para los que, teniendo en vista la práctica, deseen adquirir la conveniente ilustración especial. En él se formaría el verdadero *director de trabajo agrícola* que tanto necesitamos, versado en los principios científicos de su industria, ya se llamara agrónomo diplomado o simplemente estanciero o agricultor. Bajo esta base debe organizarse también la actual Facultad de agronomía de la provincia.

En cuanto al grado inferior, pienso que entre nosotros está representado necesariamente por la escuela rural de enseñanza común.

En primer lugar porque no es posible establecerlo sin antes haber obtenido la mayor difusión de la instrucción primaria en los distritos rurales de la campaña, que es donde tendría aplicación, y en segundo lugar porque la escuela común puede ser una institución de instrucción agrícola, tan elemental como se quiera, pero no menos util, con sólo modificar un tanto el plan de estudios de las escuelas rurales y hacer que éstas desempeñen también una función educativa, descuidada hasta

hoy, y que consiste en formar el hábito y el gusto de las cosas rurales.

La escuela rural no puede regirse por el mismo plan de estudios que la urbana, si no se quiere continuar sustrayendo a la industria agropecuaria los mejores elementos de trabajo. Es notorio que los jóvenes que de nuestras escuelas rurales salen con una mediana instrucción, generalmente rehuyen los trabajos de campo, que reputan inferiores a su capacidad o indignos de su saber, y van a reforzar el número de los cadetes o dependientes de almacén, tienda o pulpería, todo porque no se les ha hecho ver la provechosa aplicación que de sus conocimientos pueden hacer en el trabajo agrícola.

Fácil sería remediar este mal. Para ello debiera darse al niño de la campaña el mínimum indispensable de enseñanza primaria, reducirse tanto como fuese posible las demás nociones generales y darse mayor desarrollo a la enseñanza de nociones sobre cosas y hechos relacionados con la agricultura y ganadería, combinándolas, a ser posible, con algunos trabajos manuales apropiados.

Debiera modificarse hasta el material de enseñanza, de modo que el niño, en las lecciones sobre objetos, en sus libros, en todas partes, tenga a la vista, sea en especie, sea en estampa, los objetos, plantas, animales, herramientas, etc., más usuales en las labores propias de nuestra campaña, en vez de ocupar su mente con la representación de objetos exóticos y de cosas extrañas al medio en que ha de actuar y al cual debe vinculársele lo más estrechamente que sea posible por la razón y el sentimiento, es decir, por la inteligencia y conocimiento de sus condiciones y por el cariño, que inevitablemente se acrece de este modo.

Al exponer estas ideas ante V. H. no hago más que reproducir los anhelos de cuantos conocen las necesidades y condiciones de nuestra campaña y se interesan en su progreso. Pienso que debe V. H. tenerlas en cuenta cuando llegue el caso de ocuparse de la legislación escolar y de las reglas a que ha de obedecer la enseñanza agrícola.

Por lo pronto se impone como primera necesidad la de enseñar a las clases trabajadoras de la campaña a leer y escribir y a amar el trabajo agrícola.

En esto está el gran secreto de la prosperidad y progreso agrícola de los Estados Unidos de América, según un escritor distinguido.

*
* *

La Facultad de agronomía y veterinaria es la única institución de enseñanza agrícola que hasta el presente posee la Provincia. V. H. encontrará detallados, en el informe especial anexo a esta memoria, todos los datos referentes a su marcha durante el año transcurrido, así como algunas indicaciones relativas a sus trabajos experimentales y a las necesidades del establecimiento.

A mi modo de ver, esta institución, destinada a prestar grandes servicios a la agricultura de la Provincia, requiere modificaciones importantes si ha de responder a los objetivos que entre nosotros debe tener toda escuela agrícola, de acuerdo con lo expuesto en el párrafo anterior. Pero creo también que deben emprenderse paulatina y gradualmente a fin de no paralizar o trabar su regular

funcionamiento, porque es evidente que nada perjudica tanto como la instabilidad en esta clase de institutos.

La Facultad no debe perder el carácter de instituto docente que ante todo debe tener.

Sería un grave error convertirla en una especie de Departamento de agricultura con funciones administrativas. Pero así mismo puede ser un poderoso auxiliar del fomento agrícola y suplir la falta de dicho departamento, siquiera en la parte técnica. Para obtener este resultado, sin perjudicar su índole esencial, convendría dividir la institución en dos secciones, a saber: 1.ª, la escuela propiamente dicha, y 2.ª la estación agrícola, que podría ser la oficina central de todas las demás estaciones que se establecieran en la provincia, y en la cual los alumnos de la escuela podrían tener su campo de ejercicios manuales o sea de práctica agrícola.

Pero la estación necesitaría medios y personal propios, y en algunos casos distintos que la escuela, porque no es posible olvidar que los estudios científicos que requieren las industrias rurales de la provincia son muy distintos de los que requiere la enseñanza y que no pueden confundirse con ellos el experimento de laboratorio con fines didácticos o la práctica escolar.

Tanto para estos fines, como para que la escuela misma pueda prosperar y dar una instrucción suficiente, será necesario preocuparse de aumentar sus recursos a medida que sea posible. A ello puede contribuir eficazmente el establecimiento mismo, si se dictase una ley que le permita invertir en su propio fomento lo que produzca o economice, como que, bien organizada su administración, puede producir si no todos, por lo menos mu-

chos de los recursos necesarios a su subsistencia y desarrollo.

Sin contar diversos inconvenientes que origina la actual situación cuasi urbana de la escuela, es indudable que uno de los mayores consiste en las dificultades que crea para dar a los ejercicios prácticos de agronomía y zootécnica toda la amplitud que debieran tener. Se necesitaría disponer de mayor extensión de terrenos a fin de que los alumnos pudieran dedicarse, no sólo a los ejercicios de labranza, arboricultura, horticultura y demás ramos afines, sinó también, y muy principalmente, a los de ganadería, bajo sus formas usuales de cría, engorde, lechería, etc., para lo cual se precisarían prados naturales y artificiales de conveniente capacidad.

Convendría, finalmente, organizar su dirección y administración, creando el puesto de rector o director, sin perjuicio de que continúe desempeñando sus funciones el actual consejo directivo.

El P. E. viene ocupándose de estudiar estas cuestiones para arbitrar los medios de obtener las deseadas mejoras, luchando, sin embargo, con la estremada escasez de recursos.

II

Estaciones Agrícolas

Conceptúo que es ésta una de las instituciones que más puede contribuir al progreso de las industrias rurales en nuestro país, y es extraño que no se

haya establecido desde años atrás, una vez que ha venido siendo reclamada con empeño por los agricultores y ganaderistas ilustrados. Deseoso el P. E. de satisfacer este justificado reclamo, os presentó en agosto 28 del año pasado el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El senado y cámara de diputados, etc.

Art. 1.º—Bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas se establecerán en la provincia tres estaciones agrícolas destinadas a realizar todos los estudios científicos y experimentales que tengan aplicación práctica e inmediata a la agricultura y ganadería de la región respectiva, y en particular los siguientes:

1.º Observaciones y estudios climatológicos.

2.º Estudio del suelo y de las aguas.

3.º Estudios zootécnicos y botánicos y sobre las enfermedades de los animales y las plantas, y la manera de prevenirlas o curarlas.

4.º Estudio de las plantas y animales útiles o perjudiciales a la agricultura.

5.º Clasificación y análisis de los pastos expontáneos y de las plantas cultivadas u otras que puedan tener aplicaciones industriales.

6.º Cultivos comparados de las mismas y estudio experimental de las que sean más adecuadas a la región, según su adaptación al suelo y clima, su importancia, utilidad, etc., así como sobre las mejores rotaciones y alternativas.

7.º Estudios y experimentos sobre la composición, digestibilidad y demás condiciones de las diferentes clases de forrajes, su manera de emplearlos, etc.

Art. 2.º—Las estaciones agrícolas se establecerán: una en la región sud de la provincia, la otra en la región norte, y la tercera en la región oeste, debiendo instalarse en terrenos fiscales si fuesen adecuados, y en su defecto en terrenos de particulares que el P. E. podrá comprar o arrendar.

Art. 3.º—Queda asimismo autorizado el P. E. para aceptar el concurso de las municipalidades, asociaciones o particulares que ofrezcan terrenos, edificios o subsidios para facilitar la ejecución de esta ley.

Art. 4.º—El P. E. podrá establecer en cada estación un criadero de árboles destinados a propagar las especies adecuadas a cada región mediante la venta de las plantas, que se hará a precio de costo, siempre que los compradores no las adquiriesen para revenderlas.

Art. 5.º—También podrá el P. E. disponer que se admita en calidad de aprendices a los jóvenes que quieran prestar sus servicios en las estaciones agrícolas y cuyo número fijará aquél en cada caso, pudiendo asignar el salario de obreros a los que se distinguiesen por su inteligencia y contracción. Para ser admitido en calidad de aprendiz, sólo se requerirá saber leer y escribir correctamente y tener no menos de diez y seis ni más de veintidós años de edad.

Al aprendiz que haya prestado sus servicios satisfactoriamente durante tres años, por lo menos, se le expedirá gratuitamente un certificado que así lo acredite.

Art. 6.º—Con el producido de las estaciones y criaderos de árboles se formará un fondo especial, al cual se incorporarán las donaciones o subvenciones que se recibiesen con ese objeto.

Este fondo especial se destinará exclusivamente:

1.º A cubrir los gastos de la institución.

2.º Al fomento de la misma.

3.º A aumentar el número de estaciones agrícolas y criaderos de árboles.

Art. 7.º—El P. E. reglamentará esta ley y dictará las disposiciones necesarias para la organización, dirección y administración de las estaciones agrícolas.

Dispondrá también lo conveniente:

1.º Para que los estudios y observaciones de las distintas estaciones respondan a un plan metódico y tan uniforme como fuere posible.

2.º Para que cada estación le informe detalladamente de sus trabajos en los períodos y en la forma conveniente.

3.º Para que, sin perjuicio de lo ordenado en el inciso anterior, cada estación publique en el tiempo que fijará el P. E. los resultados prácticos de sus estudios en una forma que los haga fácilmente comprensibles a los agricultores o hacendados, y que contribuya a difundir en la mayor medida posible los conocimientos que están destinados a proporcionar a aquéllos.

Art. 8.º—Queda autorizado el P. E. a invertir hasta la suma de cuarenta mil pesos moneda nacional en la instalación de las estaciones agrícolas y en el pago del personal que designe, durante el ejercicio en que se establezcan, debiendo pagarse este gasto de rentas generales e imputarse a la presente ley hasta tanto sea incorporado al presupuesto general.

Art. 9.º—Comuníquese, etc.

FRERS.

Para fundar este proyecto me bastará reproducir el mensaje con que fué elevado a V. H., y en el

cual se explica suficientemente el pensamiento que guiaba al P. E.

La Plata, agosto 28 de 1894.

A la honorable legislatura.

El P. E. tiene el honor de someter a vuestra consideración el adjunto proyecto de ley, creando tres estaciones agrícolas destinadas a realizar estudios experimentales de carácter científico, con inmediata aplicación a las industrias agropecuarias. Esta institución, aunque nueva entre nosotros, es suficientemente conocida, como que apenas hay país civilizado que no la posea. Esta circunstancia debería excusar al P. E. de exponer con mayor detenimiento el objeto de la misma y los beneficios que está destinada a producir. Bastaríale recordar que su objeto es dar a las industrias rurales la base más sólida que sea posible poner a su prosperidad: el conocimiento obtenido por los medios científicos, de todos los factores que determinan el éxito de los cultivos y que, por lo tanto, contribuyen a retardar o acelerar el desenvolvimiento de la industria misma. No puede el P. E. dejar de exponeros asimismo algunas de las consideraciones que lo inducen a creer que es urgente plantear esta institución, siquiera sea como un ensayo. Por mucho que halague nuestro amor propio nacional el actual estado de las industrias rurales, es imposible desconocer que si han avanzado de un modo extraordinario en la cantidad de los cultivos y productos, no han progresado en la misma medida en cuanto a la calidad de los mismos y particularmente en cuanto se refiere a los procedimientos industriales y métodos de explotación, que son, sin embargo, elementos que pueden tener un influjo tan poderoso como los económico-comerciales.

Nuestra ganadería ha realizado progresos notabilísimos, pero éstos aún no se han generalizado ni vulgarizado suficientemente, y el estanciero desconoce con sobrada frecuencia el arte de producir lo que desea o lo que le conviene. No se ha llegado aún a dominar, por la mejora de los métodos de cultivo, las causas que retardan una producción más abundante de tan excelente calidad que nos permita rivalizar con competidores que, a pesar de no tener las ventajas de nuestro suelo y clima, nos baten en el mercado exterior; no sabemos contrarrestar los efectos de las epizootias y sobre todo de las escaseces que diezman los ganados y se llevan millones de riqueza pública y privada.

Todo ello representa pérdidas irreparables de tiempo, de capital y de trabajo. Todo ello reconoce por causa principal el deficiente conocimiento de aquellos métodos, de la manera de aprovechar aquellas ventajas naturales y de las causas que determinan aquellas pérdidas enormes.

La labranza, a su vez, ha producido una verdadera revolución económica en la provincia, abarcando zonas vastísimas que ha valorizado al par que transformado. Pero del punto de vista puramen-

te agrícola, adolece de defectos ya comprobados desgraciadamente por la experiencia. El cultivo de la tierra se limita, como regla general, a producir en escala inmensa dos cereales, el maíz y el trigo, y de ahí que sobrevenga fácilmente una superproducción capaz de conducirnos a una crisis agrícola intensísima. Se echa de menos la variedad, la diversificación de los cultivos que establece el equilibrio entre las pérdidas y los provechos, mediante la compensación entre las buenas y malas cosechas o la correlativa valorización o depreciación de los productos. La falta de rotaciones o alternativas ocasiona otro grave y conocido inconveniente: el agotamiento del suelo para la misma especie y, como consecuencia, la disminución de los rendimientos, a cuyos resultados concurre con frecuencia la falta de discernimiento en la elección de las especies o variedades más adecuadas a cada región y a cada clase de suelo.

Mucha parte de los inconvenientes apuntados provienen de que nuestra industria agropecuaria marcha a tientas, por decirlo así, y sin suficiente conocimiento, por una parte, del medio en que se desenvuelve bajo sus aspectos agrológico, geográfico y climatológico, y por la otra, de los organismos con que opera y aún de los medios técnicos aplicables en cada caso.

Se necesita conocer el suelo y el clima de cada región para saber cuáles son los cultivos que pueden prosperar en ella y cuáles nó, cuáles pueden aclimatarse y bajo qué condiciones. Se necesita estudiar la flora agrícola espontánea o cultivada, las condiciones de vegetación de cada especie, sus enemigos, sus enfermedades y los modos de evitarlos. Se necesita observar los mejores métodos de reproducción y aprovechamiento de los animales domésticos, y estudiar comparativamente las diversas razas y variedades, su adaptación a las diversas condiciones del medio en que se cultiven, así como su productividad, causas de mortalidad y tantos otros elementos zootécnicos que determinan o modifican la conveniencia de su cultivo.

Se necesita, finalmente, anotar cuidadosamente el resultado de todos estos estudios, comparados entre sí, adaptarlos a la práctica, publicarlos por todos los medios posibles y difundir su conocimiento entre los agricultores y hacendados, levantando también el velo con que el egoísmo industrial suele cubrir los resultados de la observación individual, única que existe entre nosotros.

Tal sería la misión de las estaciones agrícolas una vez que fuera posible darles toda la amplitud de que son susceptibles.

Los criaderos de árboles responden asimismo a una necesidad harto sentida en la campaña de la provincia: la de difundir cuanto sea posible las plantaciones, especialmente de especies florestales. Creadas las estaciones agrícolas, estos criaderos no son sinó un anexo natural que servirá a la vez a los objetos experimentales de aquéllas y a formarles una fuente de renta que permitirá quizás que se costeen sin erogación para el Estado.

Las estaciones, en cuanto han de servir a la práctica agrícola, son y no deben ser otra cosa que campos de observación y de ensayo, destinados a ilustrar a los agricultores y ganaderos con los resulta-

dos a la vista. Ee manera alguna son una escuela en el sentido estricto de la palabra. Sin embargo, el P. E. ha pensado que podría admitirse en ellas para adiestrarlos en el trabajo meramente práctico, aunque razonado e inteligente, a cierto número de jóvenes que sustituyendo al personal obrero de las estaciones, vendría a ser con el tiempo un nuevo y utilísimo elemento de progreso rural.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

Es de sentir que V. H. no haya podido tomar en consideración este proyecto, que colocaría a la provincia de Buenos Aires por lo menos a la misma altura que otros Estados poco avanzados aún en materia de instituciones de fomento e instrucción agrícola, y que asimismo se han apresurado a crear estaciones y laboratorios de esta clase.

El siguiente resumen de los institutos de este género existentes en otros países, es muy ilustrativo. El comprende las estaciones propiamente dichas, para estudios generales o especiales, y los laboratorios agrícolas. Los más son costeados o subvencionados por el Estado y sólo un pequeño número son particulares.

ESTADOS	Estaciones Laboratorios
Alemania	668
Francia Continente 65 „ Argel 1 „ Túnez 1	67
Estados Unidos de América	55
Austria Hungría	31
Suecia y Noruega	26
Rusia	20
Italia	17
Bélgica (9 laboratorios, 1 estación)	10
Gran Bretaña	9
Japón	8
Suiza	6
Holanda	4

Brasil (1 estación, 3 campos de ensayo)	4
España	3
Portugal	3
Java	3
Dinamarca	2
Rumania	2
	338

Este solo hecho de existir distribuídos en todo el mundo civilizado unos 340 institutos, demuestra que su necesidad se ha hecho sentir en todos los países que se preocupan de sus intereses agrícolas, y debe incitarnos a imitarlos, adaptando la institución a nuestras condiciones propias y a nuestros medios.

Los Estados Unidos gastan anualmente un millón de dólares en sus estaciones, y se calcula que tan considerable suma apenas representa una carga de 30 centavos sobre cada 1.000 dólares de la producción agrícola anual que dichas estaciones contribuyen a mejorar en calidad y cantidad. (1)

III

Estaciones Meteorológicas

La oficina meteorológica de la provincia anexa al observatorio astronómico, continúa prestando satisfactoriamente sus servicios, destinados a beneficiar especialmente a las industrias agropecuarias, toda vez que el conocimiento de las condicio-

(1) *Report of the Secretary of Agriculture.* 1893.

nes meteorológicas de la provincia y de cada una de sus regiones y localidades, es uno de los factores absolutamente indispensables para dar base racional y científica a la explotación del suelo.

El número de estaciones meteorológicas distribuídas en toda la provincia, ha sido aumentado con cinco nuevas durante el año transcurrido, de manera que actualmente existen diez y ocho, situadas en los puntos que expresan el adjunto boletín y el plano de las líneas telegráficas de la provincia, por cuyo intermedio se hace el servicio.

En el presente año deben quedar instaladas además sesenta y cuatro estaciones pluviométricas, cuya creación fué resuelta por decreto de mayo 14 del corriente año, atendiendo a reiterados reclamos de agricultores y hacendados y teniendo presente el P. E. que esta medida era de suma conveniencia tanto para llegar cuanto antes a determinar, por medio de la observación continuada, la cantidad y las circunstancias en que las lluvias tienen lugar en la provincia, cuanto para comunicar a los que en ello tienen interés, datos de inmediata utilidad, sustituyendo por indicaciones precisas las noticias sumamente vagas que se trasmitían con respecto a un fenómeno que influye de una manera tan poderosa en el éxito de las cosechas y de la explotación rural en general, a la vez que se habitúa a la población rural menos ilustrada a comprender estas observaciones y apreciar su utilidad.

Las citadas estaciones se instalarán en todas las oficinas del telégrafo de la provincia, con excepción de aquellas en que funcionan ya las estaciones meteorológicas. Sus datos se insertarán en el "Boletín" que edita el observatorio, sin perjuicio de la mayor publicidad que se procurará darles en

los periódicos, estaciones de ferrocarriles, oficinas de correos, etc.

El gasto autorizado para la instalación es de $ 2.000 m|n.

En el presente año se aumentará también la tirada del "Boletín diario de meteorología", que es actualmente de sólo setenta ejemplares. Mediante la adquisición de una máquina de impresión rápida, se hará una edición diaria de 300 a 500 ejemplares, a fin de contribuir a la mayor divulgación de las utilísimas indicaciones que contiene, según puede verse por el modelo adjunto.

Todas estas medidas contribuirán a dar a este servicio la amplitud que requiere y que tiene en todos los países agricultores, y abrigo la esperanza de que lograrán decidir a la población agrícola a prestarle un concurso eficaz, que redundará en provecho de la misma.

También en esta materia es sumamente ilustrativo el ejemplo de los Estados Unidos de América, que han organizado cual ningún otro país del mundo un servicio meteorológico destinado a servir principalmente a las industrias rurales.

Para dar idea de la importancia que se le asigna, basta recordar los siguientes datos que tomo de la última memoria del ministro de agricultura, J. Sterling Morton, correspondiente al año 1893.

El presupuesto total de la oficina meteorológica (Weather Bureau) para el año 1894, era de 951.100 dólares; el número de estaciones 156. La oficina central de Wáshington tiene un personal de 183 empleados y en las estaciones prestan sus servicios 303 personas, sin contar 2.500 auxiliares voluntarios. El mapa diario del tiempo sale a luz

en 72 estaciones en más de 8.000 ejemplares diarios o sean alrededor de 2.500.000 ejemplares por año.

Tan alto ejemplo pudiera servir para justificar cualesquiera esfuerzos que hicieran los poderes públicos de la provincia con el fin de mejorar las condiciones actuales de este servicio. El presupuesto de 1895 le asigna los siguientes recursos:

Personal en la oficina central, al año	3.600
Gastos generales, al año	10.320
Fomento del servicio, al año . . .	2.400
	16.320

En el proyecto de presupuesto para 1896 se aumenta los recursos en proporción al aumento de estaciones y al personal actual se agrega un inspector que será absolutamente indispensable en vista del mismo aumento.

ESTUDIOS ESPECIALES

y

Medidas diversas de Fomento Agrícola

Legislación Rural

Convencido el P. E. de que la parte del Delta argentino comprendida en los límites de la provincia, merece una atención especialísima, y teniendo en cuenta que hasta ahora no había sido suficientemente estudiada, dictó el siguiente decreto:

La Plata, septiembre 22 de 1894.

CONSIDERANDO:

1.° Que el extenso territorio que comprende las islas del Paraná, en la jurisdicción de la provincia, está llamado a constituir un importantísimo centro de producción florestal y agrícola, tanto por la feracidad de su tierra, como por la variedad de los cultivos que en él pueden desarrollarse y las facilidades que ofrece el transporte fluvial;

2.° Que es conveniente fomentar la población de esta región y el desarrollo de su producción, propendiendo a que sean mejor conocidas sus condiciones culturales;

3.° Que para estos fines es indispensable efectuar un estudio científico del suelo y clima y una investigación sobre los cultivos más adecuados o las mejoras de que sean susceptibles los que actualmente se efectúan;

4.° Que como complemento de estas medidas es conveniente estudiar también los medios tendientes a aumentar las facilidades de los transportes fluviales, que son uno de los factores más importantes del desenvolvimiento comercial, agrícola e industrial de aquella región;

5.° Que las actuales comisiones de islas desempeñan funciones que no tienen relación con el fomento de las mismas, habiendo sido creadas únicamente para reconocimiento de derechos posesorios sobre terrenos de propiedad fiscal, el P. E.,

DECRETA:

Art. 1.°—Créase una comisión de fomento de las islas cuya jurisdicción se limitará a las secciones 1ª, 2ª y 3ª de las mismas y que tendrá las siguientes atribuciones:

1.ª Estudiar e indicar al P. E. las medidas más apropiadas para desarrollar la población y el cultivo de las islas y fomentar todo es fuerzo que se haga en ese sentido.

2.ª Indicar los inconvenientes que se opongan al tráfico fluvial y los medios de obviarlo; proponiendo el trazado de canales, rectificación de los arroyos o ríos, obras de desagües, etc.

3.ª Estudiar la conveniencia de crear centros de población urbana, embarcaderos u otras facilidades para el comercio local y aconsejar su ubicación en los parajes convenientes.

4.ª Vigilar que se cumplan las resoluciones que para los fines expresados dicten los poderes públicos de la provincia.

Art. 2.°—Nómbrase a los señores Juan S. Müller, Amancio Williams, Dr. Enrique Navarro Viola, Carlos A. Altgelt y Carlos Cernadas, para formar la comisión a que se refiere el artículo anterior.

Art. 3.°—Comisiónase al ingeniero agrónomo don Antonio Gil, para que efectúe los estudios que se determinan en el artículo siguiente, limitándolos a las secciones 1ª, 2ª y 3ª de islas.

Art. 4.º—El ingeniero agrónomo nombrado hará un estudio detenido del clima, haciendo las correspondientes observaciones meteorológicas y anotando las que anteriormente se hubiesen hecho; estudiará la constitución del suelo y subsuelo, el régimen de las aguas y el modo más práctico de regularizarlo; determinará las condiciones de vegetación de las plantas que actualmente se cultivan; procurará que se hagan cultivos de ensayo, poniéndose de acuerdo con los vecinos para todas las demás investigaciones que fuesen necesarias para obtener un conocimiento completo de las condiciones agrícolas de la región, y en vista de los resultados de sus estudios, indicará al P. E. las enmiendas del suelo que convenga adoptarse, las especies o variedades más adecuadas y los mejores métodos de cultivo.

Art. 5.º—El comisionado deberá dar cuenta mensualmente al ministerio de Obras Públicas de los trabajos y estudios efectuados, y terminados éstos, le presentará una memoria detallada de los mismos. Los informes mensuales deberán ser visados por el presidente de la comisión de fomento de las islas, como comprobación de que los estudios han sido ejecutados sobre el terreno por el comisionado y a este solo efecto.

Art. 6.º—Por el ministerio de Obras Públicas se darán al comisionado las necesarias instrucciones y se le proveerá de los instrumentos, útiles y demás elementos de estudio y se dispondrá lo conveniente para que las oficinas correspondientes hagan los estudios de gabinete o laboratorio que fueren necesarios.

Art. 7.º—Fíjase la suma de *tres mil pesos* moneda nacional para atender a los gastos que origine el cumplimiento de este decreto, durante los meses de octubre a diciembre de 1894, cuya inversión queda determinada en la forma siguiente:

Quinientos pesos durante cada uno de esos meses para viático del comisionado e igual suma para gastos de escritorio, transporte, auxiliares, baqueanos, peones, etc.

Diríjase orden por separado al ministerio de Hacienda para la entrega a dicho comisionado de la expresada suma, que se imputará a eventuales de obras públicas del presupuesto vigente.

Art. 8.º—Comuníquese, publíquese y dése al R. O.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

El ingeniero agrónomo señor Gil ha terminado el estudio que se le encomendó y en breve presentará y se dará a la publicidad una memoria que contendrá detalladamente los resultados de dicho estudio, habiendo, entretanto, dado cuenta sucinta de él en los informes mensuales que ha presentado a este ministerio. Dichos informes, publicados en

la "Revista de la Facultad de Agronomía y Veterinaria", han sido además compilados en folleto y distribuídos entre los agricultores de la región y otros interesados, a fin de divulgar convenientemente sus interesantes datos.

*

* *

A mediados de marzo del corriente año tuvo lugar en la capital federal una exposición-feria organizada por la Sociedad Rural Argentina, a cuyos plausibles propósitos el P. E. creyó deber contribuir instituyendo un premio de estímulo a la mejor segadora-atadora de cereales. Con este motivo se dictó el decreto de marzo 4 que fijaba las bases del concurso en la siguiente forma:

Art. 1.º—Créase un premio de honor consistente en un diploma y mil pesos moneda nacional en efectivo, que se adjudicará a la mejor segadora-atadora de cereales que se presente a la citada exposición-feria.

Art. 2.º—El jurado encargado de la adjudicación del premio, se reunirá en el local de la exposición durante los días de ella, y en presencia de las máquinas expuestas tomará nota de los siguientes puntos:

1.º Peso total de la máquina.
2.º Fuerza de tracción requerida en kilográmetros.
3.º Sencillez y suavidad del mecanismo.
4.º Facilidad de cosechar, sea atando las gavillas, sea sin atarlas.
5.º Facilidad para cosechar a diversas alturas, y permitir siempre la atadura en el centro de la gavilla.
6.º Bondad del aparato ator, y de su trabajo.
7.º Calidad del material empleado en los órganos activos y pasivos de la máquina, su resistencia, perfección de construcción, etc., prestando preferente atención a las piezas más activas.
8.º Peligro para los animales de tiro y para el conductor, con respecto al daño que puede causarles la cuchilla en los accidentes.

9.º Otros detalles que a juicio del jurado convenga tener en cuenta.

Art. 3.º—El jurado no tomará en cuenta las máquinas construídas expresamente para exposición, y sólo adjudicará el premio a máquinas del tipo corriente para venta y trabajo.

Art. 4.º—El jurado podrá disponer de un plazo para expedirse de dos meses contados desde la fecha, y prorogable por quince días más con el fin de obtener los informes que considere convenientes sobre el resultado que en la práctica den las máquinas expuestas, y de hacer con ellas los ensayos que disponga la Sociedad Rural Argentina.

Art. 5.º—El jurado se compondrá de los siguientes señores: Eduardo Olivera, como presidente y Adolfo Fauzón, ingeniero agrónomo Camilo Gillet, Gustavo Gray y Francisco Pessano, como vocales.

Por renuncia de los señores Olivera y Fauzón fué integrado el jurado con los señores José Francisco Acosta e Ignacio Ferrando, presidente de la Sociedad Rural Argentina el primero y del Centro Industrial y Agrícola de La Plata, el segundo.

Con posterioridad dispúsose igualmente prorrogar hasta el verano próximo el término para las pruebas prácticas que se ha resuelto tengan lugar en la capital de la provincia, a cuyo fin se ha encomendado a la Facultad de Agronomía y Veterinaria la preparación de las sementeras adecuadas.

*

* *

Aprovechando el generoso concurso ofrecido por el señor Heriberto Gibson con motivo de su viaje a Europa y teniendo en cuenta la notoria competencia y laboriosidad de este ciudadano, el P. E. dictó el siguiente decreto:

La Plata, abril 27 de 1895.

Habiendo el señor H. Gibson ofrecido al P. E. sus servicios gratuitos para estudiar e informar sobre los pregresos rurales del Reino Unido de la Gran Bretaña y considerando que es conveniente aceptar tan patriótico y desinteresado ofrecimiento, en vista de la reconocida competencia del señor Gibson y de la utilidad que sus informes pueden tener para el fomento de las industrias rurales de la provincia, el P. E.—

DECRETA:

Art. 1.º—Nómbrase al ciudadano don H. Gibson comisionado especial de la provincia de Buenos Aires, para estudiar las condiciones actuales de las industrias rurales en el Reino Unido de la Gran Bretaña, y la aplicación que pueda hacerse en esta provincia de los conocimientos que dicho estudio suministre.

Art. 2.º—El comisionado nombrado informará al P. E. con la frecuencia que le sea posible del resultado de sus estudios y oportunamente le presentará una memoria general de los mismos.

Art. 3.º—Comuníquese, etc.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

*
* *

Las tareas administrativas no han permitido a este ministerio dar cima a algunos trabajos que tiene en preparación, relativos a la legislación rural. Se ha preocupado, sin embargo, especialmente de la referente a cercos y caminos, que reclama algunas reformas importantes y espero que en el próximo período me será dado presentar a V. H. un proyecto tendente a subsanar las deficiencias o llenar las necesidades que la práctica viene poniendo de manifiesto desde tiempo atrás.

La legislación sobre higiene y policía veterinaria requiere también una atención decidida, pero reclama a la vez un estudio sumamente detenido,

por cuanto es necesario armonizar la legislación provincial con la que corresponde a la Nación, tener en cuenta las peculiaridades del país y las dificultades que ellas crean para la eficacia de las leyes de inspección y consultar, finalmente, la necesidad de no adoptar medidas que puedan producir perturbaciones profundas y perjudiciales en el movimiento comercial de los productos.

Está a vuestra consideración el siguiente proyecto y mensaje sobre modificación del Código Rural en la parte relativa a las señales del ganado ovino que os fué presentado en el período anterior:

La Plata, agosto 24 de 1894.

A la honorable legislatura:

El P. E. tiene el honor de someter a vuestra aprobación el adjunto proyecto de ley, que contiene una pequeña modificación al artículo 66 del Código Rural vigente, reclamada de tiempo atrás por muchos hacendados y que salva, siquiera en parte, muchos de los inconvenientes del actual sistema de señales en el ganado ovino.

El citado artículo 66 dispone que todo dueño de ganado ovino está obligado a usar una señal en cada majada.

Esta disposición multiplica innecesariamente las señales y aumenta por lo mismo las causas de confusión de este único signo de la propiedad del ganado lanar, disminuyendo en la misma proporción las garantías que él está destinado a dar a aquélla.

Aún no se ha conseguido inventar un sistema de señales tal que evite los grandes cortes en las orejas, que las condiciones actuales de la industria pecuaria imponen como una necesidad, y es evidente que aplicados estos tajos a un espacio tan reducido, es limitadísimo el número de combinaciones, o lo que es lo mismo, de señales distintas que con ellos pueda hacerse.

Por esta razón es tan frecuente el hecho de que una misma señal venga a ser el signo de propiedad de muchos hacendados a la vez, aún dentro de los límites de un mismo partido.

La disposición del artículo 66 reagrava este estado de cosas, una vez que, obligando al estanciero a usar una señal distinta para cada una de las majadas, se aumenta el número total de las mismas. Un caso, entre muchos que se podría citar, serviría de evidencia. Los señores Gibson, en su establecimiento de Ajó, emplean, de acuerdo con la ley, 126 señales. Los demás estancieros de aquel partido se ven más de una vez, y por este solo hecho, en serias dificultades

para obtener sus señales y la municipalidad local para concederlas. Los señores Gibson, en vista de ello, se presentaron no ha mucho al P. E. solicitando permiso para usar una sola señal en todas sus majadas, ofreciendo renunciar las demás; pero el P. E. no ha podido hacer lugar a lo solicitado, por oponerse a ello el Código Rural.

Sin embargo, los particulares evitan frecuentemente la colisión de derechos y los demás inconvenientes que resultan de esta disposición, entre ellos mismos.

Pero ello dificulta además, cuando no imposibilita, la inspección y fiscalización de la autoridad respecto de la legítima procedencia de los animales y cueros, inspección sobre que, en gran parte, reposa la seguridad de esta clase de propiedad. No hay, en efecto, empleado fiscal que pueda hacer una revisión prolija de los centenares o millares de cueros con sinnúmero de señales que un solo hacendado o acopiador le presenta reunidos, a no ser con gran detrimento de la rapidez de las transacciones comerciales. Con las reses sucede muchas veces la misma cosa.

Derogado el precepto de que se trata, es casi seguro que la mayoría de los hacendados optaría por usar una sola señal, y de esta manera disminuirían en gran parte estos inconvenientes, que son de bastante gravedad para aquéllos, simplificando y facilitando al mismo tiempo la misión de las autoridades administrativas.

Esta medida adoptada por el doctor Gonnet en su proyecto de Código Rural, había sido ya aconsejada desde antes de 1856 por el señor don Carlos E. Pellegrini en un notable proyecto de reglamento para el uso de señales, inserto en la *Revista del Plata*, de que era director. Ella no obstará en manera alguna a que más tarde se adopte cualquier otro sistema de señales más perfecto que el actual.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El senado y cámara de diputados, etc.

Art. 1.º—Derógase el artículo 66 del Código Rural.

Art. 2.º—Desde la promulgación de esta ley, los propietarios de ganado lanar podrán usar una o más señales para todos las majadas que tuvieren dentro del mismo partido.

Art. 3.º—Para distinguirse las majadas o los grados de refinamiento podrán hacerse en la oreja de los animales pequeñas incidencias, pero deberán ser hechas de modo que en todo tiempo sea posible reconocer la forma y dimensiones de la señal principal, no pudiendo exceder de diez milímetros de largo y cuatro de ancho en su corte originario.

Art. 4.º—Comuníquese, etc.

FRERS.

Cada día es más reclamada por los hacendados la sación de esta ley, y su urgencia se ha hecho notar precisamente con motivo de hechos recientes, en los cuales se ha confirmado como el sistema vigente dificulta la intervención de la autoridad para los efectos de la inspección e indagación policial, perjudicando a la vez a los particulares obligados a comprobar sus derechos de propiedad o posesión.

CAPITAL DE LA PROVINCIA

En el anexo de esta memoria correspondiente al Departamento de Ingenieros, (sección arquitectura, pág. 300), hallará V. H. un detalle suficiente de los trabajos llevados a cabo en los edificios públicos de esta ciudad, habiéndose invertido en ellos las sumas autorizadas por la Ley de Presupuesto, harto escasas por cierto con relación a lo que sería necesario invertir para terminar algunos de dichos edificios, o atender a la conservación de otros, que requieren reparaciones de alguna importancia.

*
* *

El erario provincial atiende hasta ahora el servicio de alumbrado público, a pesar de su carácter municipal y de que es la municipalidad la que percibe el impuesto correspondiente y el importe de las multas. Esta situación tiene su orígen y su

explicación en el contrato que el P. E., a poco de fundada esta ciudad, realizó directamente con la empresa que tomó a su cargo el servicio y la explotación de la usina de luz eléctrica, de propiedad del Estado. Hace varios años que este contrato debiera haber terminado, habiéndose prorrogado sin embargo en diversas ocasiones, pero de una manera provisoria, lo que ha impedido que el servicio se hiciera en las condiciones que fueran de desear. La usina e instalaciones deben ser devueltas al Estado, pero a la empresa debe serle reembolsado el importe de las mejoras introducidas, que alcanza a 239.239 pesos oro, según inventario sujeto a una nueva tasación al efectuarse la entrega. Habiendo manifestado la empresa desde tiempo atrás, su deseo de no continuar la explotación bajo las cláusulas de los convenios provisorios, la actual administración ha terminado un arreglo *ad-referendum,* para la liquidación de cuentas y devolución de la instalación, el cual será sometido en breve a vuestra aprobación. Es de la mayor urgencia la terminación de este asunto, y debo por tanto, encarecer a V. H. la necesidad de su pronta consideración.

A pesar de las dificultades que origina la situación a que he hecho referencia, el servicio ha sido aumentado con 46 focos y mejorado en lo posible durante el año transcurrido, sin que sea dable desconocer que no satisface ni con mucho las necesidades de la población. El presupuesto general de 1894 asignaba para este servicio la suma de pesos 200.000 m|n. y el actual la de $ 150.000 m|n. Estas sumas no permiten aumentar los focos de luz actualmente en servicio, que es de doscientos sesenta y siete.

*

* *

Convencido el P. E. de que el porvenir de esta ciudad depende en parte muy principal del desenvolvimiento industrial que pueda alcanzar, os presentó durante el período anterior el mensaje y proyecto de ley siguientes:

La Plata, octubre 13 de 1894.

A la honorable legislatura:

Tengo el honor de someter a la consideración de V. H. el adjunto proyecto de ley, por el cual se autoriza al P. E. para conceder en venta o arrendamiento, terrenos de propiedad pública en el puerto y dentro del ejido de esta capital, con destino a la instalación de establecimientos industriales.

El P. E., preocupado de mejorar en lo posible la situación de la capital de la provincia, cuyo adelanto se encuentra paralizado por causas que son notorias, ha juzgado que uno de los medios de darle impulso, es establecer una serie de disposiciones que tiendan a radicar en ella, el mayor número de industrias y establecimientos fabriles, lo que traerá como consecuencia un aumento de población y de comercio que beneficiará en primer término a esta ciudad y a los que con tantos sacrificios han contribuído a su formación y en segundo término a la provincia toda.

A juicio del P. E. la sanción de este proyecto de ley importa el paso más adelantado que pueda darse en el sentido de procurar una solución conveniente a un estado de cosas excepcional y en extremo perjudicial y que no obstará a que el P. E. proponga a V. H. más adelante otras medidas que reputa convenientes y de no menor importancia para el objeto que se persigue.

El proyecto mencionado, tiende por otra parte a llenar una necesidad sentida: tal es la de establecer de una manera clara y precisa, la forma en que el P. E. pueda conceder terrenos fiscales para industrias de verdadera utilidad en La Plata, pues existiendo legislaciones vigentes que sujetan la venta de tierra pública a subasta y otras formalidades, se hacen de todo punto infructuosas las iniciativas particulares, por la serie de tramitaciones a que están sujetas o por ser en casi la totalidad de los casos, necesario recurrir especialmente a V. H. para obtener la autorización necesaria a fin de poder aprovechar propuestas de importancia, como sucede con varias de las que están a la consideración de V. H. y otras que han sido presentadas al P. E. y se encuentran a estudio de las oficinas correspondientes.

En virtud de las condiciones expuestas y atendiendo al propósito que anima al P. E. de que la capital de la provincia prospere en todo sentido, encarezco a V. H. la más pronta sanción del proyecto de mi referencia, si como espero, lo encuentra oportuno.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El senado y cámara de diputados, etc.

Art. 1.º—Autorízase al P. E. para acordar la instalación de establecimientos industriales que por su importancia puedan contribuir al adelanto de la capital de la provincia en los terrenos anexos al puerto o dentro del ejido de aquélla, que sean propiedad del Estado y que no fuesen indispensables para los servicios públicos.

Art. 2.º—Queda facultado el P. E. para conceder los terrenos que se encuentren en las condiciones mencionadas y para los fines que se indican, ya sea en venta o arrendamiento. En este último caso, por un término no mayor de diez años.

Art. 3.º—Los concesionarios se sujetarán a las condiciones siguientes:

—Que el proponente indique la clase de industria que desea explotar y el capital a emplear en ella.

—Extensión y ubicación del terreno que requiera.

—Planos de las construcciones e instalaciones que proyecte.

—Plazos que han de regirlas; garantías o comprobantes que justifiquen la seriedad de los proponentes y abonen los contratos a verificarse.

Art. 4.º—Los establecimientos que funcionen en virtud de esta ley tendrán derecho a los beneficios siguientes:

—No pagarán impuesto de contribución directa y patente durante diez años.

El P. E. gestionará del gobierno nacional la exención de derechos de aduana para las maquinarias y materiales que se introduzcan del extranjero al exclusivo objeto de realizar las construcciones e instalaciones de los mismos.

—Recabará de las empresas de ferrocarriles de jurisdicción provincial una rebaja equitativa en los fletes para el transporte de los productos de esos establecimientos.

—Los buques que entren al puerto de La Plata al solo objeto de transportar manufacturas de estos establecimientos pagarán en los primeros cinco años los derechos que corresponden a la provincia, con una rebaja del 50 o|o y la de 25 o|o en los cinco años subsiguientes.

Art. 5.º—En el caso de adjudicarse en venta los terrenos, el valor de éstos será establecido por una comisión avaluadora compuesta del jefe de la oficina de tierras públicas, director de rentas

y un vecino que designará el P. E., de entre los 18 mayores contribuyentes del municipio de La Plata.

Las avaluaciones que practique esta comisión serán aprobadas por el P. E.

Art. 6.º—El pago de la tasación se verificará previamente a la escritura de la concesión y podrá efectuarse en las formas siguientes:

1.º En 10 anualidades iguales sin interés, firmando el concesionario letras por su importe y debiendo quedar el terreno afectado en hipoteca hasta la cancelación de la deuda.

2.º Al contado en dinero efectivo con un descuento del 25 o|o sobre el valor de la avaluación.

3.º En letras de tesorería que se recibirán por su valor nominal.

Art. 7.º—Tratándose de terrenos afectados al Banco Hipotecario de la Provincia, el comprador cargará con la hipoteca que reconozcan por su valor escrito y en el estado en que ésta se encuentre.

Si la tasación fuera menor que la hipoteca abonará la diferencia que resulte en las formas que indica el artículo 6.º.

Art. 8.º—En los casos de arrendamiento el valor de éste será fijado en la misma forma que para el de la venta, y el pago se efectuará por anualidades anticipadas.

Art. 9.º—Si los terrenos arrendados reconocieran hipoteca, el producto del arrendamiento se destinará por el P. E. exclusivamente a atender el pago de los servicios de la misma.

Art. 10.—Vencido el término del arrendamiento el concesionario tendrá derecho a la compra del terreno que usufructue, cuyo valor será fijado en la misma forma establecida en el artículo 5.º, salvo el caso de que el interesado opte por la renovación de su contrato.

Art. 11.—Los concesionarios no podrán transferir sus concesiones durante los 10 primeros años sin el requisito establecido en el artículo anterior.

Art. 12.—La falta de cumplimiento a las condiciones establecidas en la concesión será penada con la caducidad de la misma.

Art. 13.—El P. E. reglamentará la presente ley.

Art. 14.—Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente.

Art. 15.—Comuníquese, etc.

Las marcadas simpatías con que este proyecto ha sido acogido por la opinión y la prensa de esta ciudad, demuestran que él responde a una necesidad sentida y que ha logrado interpretar en forma

conveniente, anhelos muy justificados de esta población. Las facilidades ofrecidas para la adquisición de la tierra en propiedad o arrendamiento y para la más rápida y cómoda tramitación de las solicitudes, unidas a las franquicias concedidas como un aliciente a los industriales, son, a mi ver, medios de estímulo perfectamente legítimos y darán por resultado atraer a esta ciudad nuevos capitales aplicados a la instalación de establecimientos industriales. Estos contribuirán al incremento de la población, a la valorización, subdivisión y mejor aprovechamiento de las tierras del ejido, hasta aquí baldías e incultas en su mayor parte, y es probable que de tal suerte se logre imprimir mayor actividad al movimiento económico de esta ciudad, hasta que alcance vida propia, convirtiéndose en importante centro productor.

HIGIENE Y ASISTENCIA PÚBLICA

El estado sanitario de la provincia ha sido en general satisfactorio durante el año transcurrido, si se exceptúa la epidemia de cólera que duró desde el 26 de diceimbre de 1894 hasta el 27 de abril del presente año. La falta de ley de presupuesto obligó al P. E. a limitarse durante los primeros días del año a adoptar las medidas más urgentes, y a enviaros en 27 de diciembre del año pasado un mensaje y proyecto de ley solicitando autorización para invertir hasta la suma de $ 50.000 m|n. en combatir el flagelo.

Sancionado este proyecto por V. H. en febrero 13 del corriente año, el P. E. adoptó todas las me-

didas del caso y el Consejo Superior de Higiene, a su vez, empeñó una campaña enérgica, mediante la cual se consiguió limitar los estragos de la epidemia y evitar su mayor propagación.

*

* *

El servicio hospitalario adolece de deficiencias notorias, pero siendo municipales o particulares la mayor parte de los establecimientos que lo prestan, la intervención de la administración general se reduce a la inspección que se ejerce por intermedio del Consejo Superior de Higiene, contribuyendo asimismo a su sostenimiento con las subvenciones que autoriza el presupuesto.

La provincia sólo costea el hospital "Melchor Romero" de esta capital, donde se reciben enfermos de toda la provincia, sirviendo a la vez como asilo de dementes. En su estado actual es absolutamente insuficiente para satisfacer las necesidades a que debe responder, y la aglomeración de enformos e insanos origina, como es natural, inconvenientes de todo género que sólo se ha logrado salvar en parte.

En el año último se ha construído un nuevo pabellón para mujeres, sin que por esto haya desaparecido la necesidad de aumentar las construcciones. Inconvenientes diversos han impedido hasta ahora al P. E. llevar a cabo su propósito de habilitar provisoriamente otro local, sea como hospital o como asilo de dementes, hasta tanto que el estado del erario haga posible la construcción de nuevos edificios especiales.

Pienso que más adelante ha de convenir descentralizar los servicios generales de hospitalidad y asistencia pública, estableciendo hospitales regionales en tres o cuatro de los pueblos más importantes de la provincia, tales como Chivilcoy o Bragado para la región del oeste, Pergamino para la del norte, Tandil u Olavarria para la del sud, etc.

*
* *

No puedo dejar de manifestar a V. H., que en mi sentir la inspección y demás servicios sanitarios son de todo punto deficientes, tanto en lo que se refiere a la inspección de hospitales, asilos, cárceles y otras instituciones públicas o privadas, de establecimientos industriales insalubres, de materias alimenticias, etc., como en lo referente al servicio veterinario en cuanto interesa a la higiene humana y puede tener relación más o menos inmediata con la salubridad pública.

Dichos servicios se ejercen de una manera intermitente, por decirlo así, o por lo menos sin la necesaria continuidad, y no están organizados de modo tal que sean suficientemente eficaces para prevenir las causas de enfermedades comunes, y mucho menos de las epidemias y endemias que con sobrada frecuencia se desarrollan en las poblaciones de la provincia.

El actual Consejo de Higiene hace a este respecto cuanto es posible, pero carece del personal suficiente y más que nada de la organización adecuada para llenar los fines de su institución. La ley de julio 4 de 1889 le asignó un resorte más al

crear los consejos de distrito, pero puede afirmarse con seguridad que ellos no darán resultado alguno, siendo preferible sustituirlos por agentes o delegados dependientes directamente de la dirección central del ramo.

El P. E. pensó que convenía iniciar una reforma completa de esta repartición tan importante y consideró que, como primer paso en este sentido, era necesario comenzar por darle una nueva organización, cuyo principio cardinal consistiría en la constitución de una dirección unipersonal, incomparablemente más eficaz que la de los cuerpos colegiados, siempre que se trata de funciones ejecutivas.

Con este fin os envió el año pasado el siguiente mensaje y proyecto de ley:

La Plata, junio 5 de 1894.

A la honorable legislatura:

El P. E. tiene el honor de someter a V H. el adjunto proyecto de ley creando una "Dirección General de Salubridad Pública", en sustitución del actual consejo superior de higiene y de la oficina química dependiente del mismo.

Cree el P. E. que esta nueva organización responde de una manera más completa y eficaz que la anterior a las exigencias de una rama tan importante de la administración, por cuanto introduce mayor unidad de acción en las distintas reparticiones que la componen, e imprime a la vez mayor rapidez ejecutiva a sus procedimientos, rapidez tan necesaria en muchos casos, que en defecto de ella las medidas más acertadas pierden su oportunidad. La creación de un consejo consultivo que asesore a la dirección general ofrece el mismo tiempo, a juicio del P. E., las suficientes garantías de acierto y reflexión en los casos más graves o que requieran un estudio más detenido y meditado, garantías que se aumentan por la naturaleza de las funciones que ejercen las personas llamadas a componerlo.

El laboratorio, destinado a reemplazar la oficina química, será como debe ser, una dependencia de la dirección general, en la cual se harán los estudios científicos de gabinete que en todos sus ramos exigen las delicadas funciones que a aquella atribuye este proyecto de ley, y la inspección complementará el cuadro de

labor que se le traza, contribuyendo a hacer eficaz la vigilancia que se le encomienda.

Finalmente, debe el P. E. hacer notar a V. H. que este plan consulta también la mayor economía, pues como se puede ver en la planilla de sueldos y gastos, se aumenta un tanto el personal activo de la repartición y se disminuye, sin embargo, el presupuesto total con relación al vigente, siendo así que de conservarse la organización actual no se podría efectuar los mismos servicios sin aumentar considerablemente los gastos.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY:

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1.º—Créase una oficina que se denominará "Dirección general de salubridad pública", que sustituirá al actual Consejo superior de higiene y estará bajo la dependencia del ministerio de Obras Públicas.

Art. 2.º—La Dirección general de salubridad pública estará a cargo de un director general, nombrado por el P. E. con el sueldo que fije la ley de presupuesto y tendrá los demás empleados que determine la misma ley.

Art. 3.º—Son atribuciones y deberes de la dirección general de salubridad:

1.º Velar de la manera más general y amplia por la salubridad pública en la provincia de Buenos Aires.

2.º Vigilar el extricto cumplimiento de las leyes y reglamentos que a ella se refieren.

3.º Efectuar estudios e investigaciones sobre todas las materias de su competencia.

4.º Ejercer la superintendencia de la medicina y demás ramos del arte de curar con arreglo a las leyes vigentes.

5.º Publicar todos los años una nómina de las personas habilitadas para ejercer los distintos ramos del arte de curar.

6.º Fomentar la propagación de la vacuna y vigilar su buena aplicación.

7.º Informar y asesorar al Gobierno en las cuestiones de salubridad e higiene y aconsejar las medidas que considere oportunas.

8.º Estudiar las epidemias que se desarrollen en la provincia o que amenacen desarrollarse en ella para proponer los medios de prevenirlas, cortarlas, hacerlas desaparecer o atenuarlas.

9.º Estudiar las epizootías o epifitias para proponer al Go-

bierno los medios conducentes a su extinción, o aconsejar medidas relativas al consumo y aplicación a las industrias de las substancias animales o vegetales afectadas por aquellas.

10. Inspeccionar los hospitales, hospicios, lugares de detención, cárceles, institutos públicos y privados de educación y establecimientos particulares de sanidad.
11. Inspeccionar farmacias y droguerías.
12. Inspeccionar los establecimientos comerciales e industriales que puedan afectar la salud pública, indicando al ministerio de obras públicas el modo de evitar los perjuicios que éstos ocasionen.
13. Inspeccionar las substancias alimenticias puestas a venta y comprobar si son aptas para ese objeto o si su consumo es inconveniente o peligroso para la salud.
14. Solicitar la asistencia de las reparticiones públicas que corresponda para hacer efectivas sus resoluciones.

Art. 4.º—Bajo la dependencia del director general habrá un laboratorio para los estudios químicos, farmacéuticos, bacteriológicos, veterinarios y demás que fuesen necesarios. El laboratorio estará a cargo de un jefe que deberá ser médico o químico diplomado.

Art. 5.º—Se constituirá además un consejo consultivo y honorario compuesto de los siguientes funcionarios: el médico director del hospital Melchor Romero, un médico de policía de la capital, que designará el P. E., el decano de la Facultad de agronomía y veterinaria, o quien legalmente lo reemplace, un veterinario miembro de la misma facultad, que ella designará anualmente en el mes de junio, el presidente del departamentos de ingenieros y el médico de los tribunales.

Art. 6.º—El director general podrá tomar parte en las deliberaciones del consejo consultivo, sin votar.

Art. 7.º—El consejo consultivo elegirá de su seno su presidente, vicepresidente y secretario, los cuales durarán un año en el ejercicio de sus cargos, pudiendo ser reelectos.

Art. 8.º—El consejo consultivo tendrá las siguientes atribuciones:

1.º Asesorar al director general de salubridad, sea a requisición de éste, sea por resolución propia y espontánea del consejo.

2.º Juzgar en grado de apelación y en última instancia administrativa de las cuestiones resueltas por el director general sobre el ejercicio de la medicina y demás ramos del arte de curar, así como sobre las multas que imponga la dirección general, salvo el derecho de los particulares para ocurrir ante las autoridades judiciales.

3.º Regular honorarios en los distintos ramos del arte de curar

y ciencias auxiliares de la medicina en caso de controversia o consulta.

4.° Informar y asesorar a los jueces o autoridades que lo requieran en los casos de medicina legal, o sobre otros puntos que tengan atingencia con su institución.

Art. 9.°—El P. E. podrá reglamentar esta ley.

Art. 10.—Mientras el personal y gastos de la dirección general de salubridad no se incorporen al presupuesto, tendrá los empleados y podrá efectuar los gastos siguientes:

1 Director general	$	600	al mes
1 Secretario habilitado	„	250	„
1 Auxiliar	„	100	„
1 Portero..	„	45	„
1 Sirviente	„	45	„
Gastos generales..	„	100	„
Eventuales	„	150	„

LABORATORIO

1 Jefe	$	500	al mes
2 Químicos de 1.ª clase a $ 300	„	600	„
2 Químicos ayudantes a $ 200 ...	„	400	„
1 Farmacéutico	„	200	„
1 Bacteriólogo..	„	250	„
1 Veterinario	„	250	„
1 Peón y destilador	„	50	„
Gastos de laboratorio..	„	350	„

INSPECCION

1 Inspector general de salubridad	$	300	al mes
1 Subinspector, id., id....	„	250	„
4 Inspectores peritos a $ 180 ...	„	720	„
Gastos de inspección, viajes, etc.	„	300	„
	$	5.510	al mes

Art. 11.—Quedan derogadas las leyes de 23 de junio de 1887 y 24 de octubre de 1888, que crearon el consejo superior de higiene y la oficina química de la provincia, así como todas las demás disposiciones que se opongan a la presente.

Art. 12.—Comuníquese, etc.

FRERS.

La situación del erario imponía al P. E. el deber de proyectar un personal sumamente reducido, lo cual no obstaba a que, una vez ensayada la nueva organización, aquél fuera aumentado y pudieran constituirse secciones especiales, que en el proyecto aparecen refundidas en el laboratorio y en la inspección, sin desvirtuar, sin embargo, el principio de una unidad de dirección. No debo ocultar a V. H. que en mi opinión, el proyecto del Consejo Superior de Higiene inserto en su informe anexo, al crear dichas secciones, destruye ese principio y no hace más que reconstituir el Consejo en una forma poco diferente de la que actualmente tiene.

La organización proyectada tendría también por resultado hacer desaparecer la inexplicable concurrencia y dualidad de funciones que las actuales leyes atribuyen al Consejo y a la oficina química.

*

* *

Las condiciones higiénicas de la penitenciaría de Sierra Chica eran pésimas, debido al hacinamiento, que llegaba al extremo de ocupar tres o cuatro penados una misma celda. Actualmente está en construcción un nuevo pabellón para penados, que se ejecuta por contrato celebrado previa licitación pública y con recursos autorizados por ley especial y presupuesto anterior. Quizá sea posible construir otro el año próximo.

También se ha construído en el mismo establecimiento un pabellón para cocinas, de acuerdo con

el proyecto general, y se continúa la construcción del muro de circunvalación utilizando la mano de obra de los mismos penados.

MUSEO DE LA PLATA

Los inapreciables servicios que presta esta institución a la provincia, a la República y a las ciencias, justifican cualesquiera esfuerzos que los poderes públicos hagan en pró de su sostenimiento y desarrollo.

El P. E., deseoso de contribuir a él y convencido de la exactitud de las apreciaciones de su director con respecto a la organización de su administración y recursos, sometió a vuestra sanción el proyecto de ley orgánica propuesto por dicho director e inserto a continuación, acompañándolo del siguiente mensaje que me excusa de entrar en mayores consideraciones en apoyo del citado proyecto:

La Plata, junio 13 de 1894.

A la honorable legislatura:

Tengo el honor de someter a la consideración de V. H. el adjunto proyecto de ley orgánica del Museo de La Plata, que tiene por objeto regularizar y facilitar su marcha.

La provincia ha invertido sumas considerables en este museo, cuyas colecciones representan un capital valioso, al que se agrega el costo de sus instalaciones y talleres, siendo por otra parte una institución que no solo hace honor a la provincia sirviendo a la ciencia, sino que además está destinada a suministrar elementos utilísimos para el progreso nacional y conocimientos que, bien aprovechados, pueden contribuir de una manera inmediata y eficaz al desenvolvimiento de las industrias mismas, que encontrarán en sus

investigaciones y colecciones geográficas, geológicas, botánicas y zoológicas abundante material que explotar.

Estas consideraciones, de que V. H. está penetrada seguramente, inducen al P. E. a pensar que no sería prudente abandonarla o condenarla a una decadencia que sería inevitable si no se proveyese a su subsistencia y desarrollo, mediante una organización que le permita atraerse recursos mayores de los que puede destinarle el presupuesto de la provincia, dado el actual estado del erario, o que, si esto no fuese posible, le de cuando menos los medios de costearse sin gravitar exclusivamente sobre el Estado, como sucede hoy.

El proyecto que el P. E. tiene el honor de someter a vuestra consideración, contiene dos puntos principales de reforma a la actual organización del museo.

El primero tiene por objeto la creación de recursos propios y especiales, respondiendo a las ideas anteriormente expuestas. La fuente principal de estos recursos será por ahora el taller de impresiones existentes en el museo.

Este taller es un complemento indispensable de la institución, a tal punto que sin él, sólo llenaría su misión de una manera sumamente deficiente, porque carecería de los medios de publicidad adecuados a la naturaleza de sus trabajos, razón por la cual cree el P. E. que debe quedar agregado a la misma.

El segundo punto se refiere a la administración del establecimiento.

A este respecto ha pensado el P. E. que la creación de recursos especiales, que en cierto modo dan a la institución una existencia independiente del Estado, exigía a su vez la organización de una administración que ofrezca las suficientes garantías de competencia y recta percepción y aplicación de los fondos. La dirección científica del museo requiere estudios, conocimientos y aptitudes de muy diversa índole que las que corresponden a su administración, y son suficientes, por otra parte, a absorver toda la atención de quien la desempeñe, a lo cual hay que agregar que se trata de un género de administración especial y complicada en sus detalles, de manera que difícilmente podría hacerla directamente el Estado.

A estos objetos responde la creación de un consejo general de administración y de una comisión ejecutiva, organización semejante a la que existe en instituciones análogas de otros países.

Dios guarde a V. E.

G. UDAONDO.

EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1.º—El Museo de La Plata está destinado:

1.º A difundir con la mayor amplitud el conocimiento del suelo de la provincia de Buenos Aires y sus habitantes en primer término, y en general el de todo el territorio nacional, contribuyendo también, en cuanto sea posible, al de los demás países sudamericanos.

2.º A propender a desarrollar entre los argentinos el espíritu de investigación para aumentar los conocimientos entre los hombres. Con este objeto practicará exploraciones geográficas, investigaciones biológicas y etnológicas, sociológicas e históricas, a partir de los tiempos más remotos hasta nuestros días; hará estudios sobre las riquezas naturales y sus aplicaciones a la industria, y alentará por medio de publicaciones, todo cuanto pueda aumentar la intelectualidad argentina, para lo cual promoverá concursos para resolver cuestiones científicas, dictará conferencias y cursos gratuitos en sus galerías; organizará excursiones públicas anuales dirigidas por personas competentes, y subvencionará las que emprendan investigaciones útiles cuando no cuenten con recursos para su trabajo.

CONSEJO GENERAL

Art. 2.º—La administración y dirección del Museo de La Plata estará a cargo de un consejo general de administración y de un director general del museo.

Art. 3.º—Este consejo se compondrá de 15 personas que serán nombradas por el P. E. Durarán cinco años en sus funciones, renovándose anualmente por quintas partes, pudiendo ser reelectos sus miembros.

Art. 4.º—El consejo general nombrará de su seno una comisión ejecutiva compuesta de cinco miembros, los que durarán dos años en sus funciones, pudiendo ser reelectos. Esta comisión ejecutiva, que será presidida por el director del museo, tendrá la administración inmediata del establecimiento.

Art. 5.º—El consejo general deberá reunirse por lo menos una vez al mes, con el objeto de tomar conocimiento de los trabajos de la comisión ejecutiva, aprobarlos o desestimarlos, y tomar aquellas medidas que juzgue conveniente para la mejor marcha de la institución.

Art. 6.º—Promoverá concursos con el objeto de resolver cuestiones científicas, de acuerdo con programas fijados de antemano,

adjudicando a nombre de la institución premios que consistirán en medallas y en la publicación de los trabajos premiados.

Art. 7.º—Aceptará las subvenciones y donaciones, como también legados de particulares, y administrará los fondos y propiedades que por este concepto obtenga la institución.

Art. 8.º—Someterá a la aprobación del P. E., dentro de un mes de promulgada esta ley, el reglamento general que deberá regir la marcha de la institución.

Art. 9.º—Podrá invertir, de acuerdo con el artículo 32, el saldo anual que resulte en favor de la institución sobre el cálculo de ingresos que se fije en sus presupuestos anuales.

Art. 10.—Nombrará, a propuesta de la comisión ejecutiva, los empleados superiores: secretario, contador, tesorero, directores de secciones y director de los talleres de impresiones, pudiendo separarlos de sus puestos cuando lo estime conveniente.

Art. 11.—Anualmente, en el mes de Mayo, celebrará una reunión extraordinaria, en la que tomará nota del informe de la comisión ejecutiva sobre el movimiento de la institución para aprobarlo. Este informe será sometido a la aprobación del P. E. conjuntamente con los cálculos de recursos y proyecto de presupuesto de gastos y sueldos para el año siguiente.

Art. 12.—El consejo general nombrará su presidente y vicepresidente, y como secretario actuará en sus deliberaciones el director del museo, y como prosecretario el secretario del mismo.

Art. 13.—Nombrará, a propuesta de la comisión ejecutiva, corresponsales del museo a personas que convenga interesar en los trabajos de la institución.

COMISION EJECUTIVA

Art. 14.—La comisión ejecutiva se reunirá una vez en la semana, por lo menos, para tratar las cuestiones administrativas que le someta el director general, de acuerdo con el reglamento.

En sus reuniones deberá ordenar los gastos que no estén incluídos en el detalle del presupuesto general del establecimiento, como los de materiales para los talleres y los que demanden las exploraciones y adquisiciones de objetos, útiles y libros que no puedan ser abonados con las partidas asignadas a gastos generales.

Resolverá las proposiciones que le haga el director general en cuanto se refieran al movimiento del museo y sus talleres.

Autorizará, previo examen, la impresión de los trabajos del personal del museo y de colaboradores extraños a éste, en las publicaciones periódicas del establecimiento, de acuerdo con el reglamento.

Art. 15.—Formulará el presupuesto general de gastos que deberá someter anualmente a la consideración del consejo general.

Art. 16.—Dispondrá la forma y tiempo en que el personal técnico de la institución, dicte conferencias y cursos sobre materias que estén dentro del programa de la institución.

Art. 17.—Propondrá al consejo general el nombramiento de corresponsales, de acuerdo con el reglamento.

Art. 18.—Tendrá intervención directa en todo cuanto se relacione con las exploraciones que practique el personal del museo; reglamentará el canje de objetos y publicaciones, como también la venta de los moldes y facsímiles, y de colecciones escolares de historia natural.

Art. 19.—Nombrará, a propuesta del director general, todos los empleados del museo, no mencionados en el artículo 9.°.

Art. 20.—Practicará mensualmente un examen de los libros generales del museo, de los parciales de las diferentes dependencias, y trimestralmente aprobará las rendiciones de cuentas que deberá elevar el director general a la contaduría general de la provincia, de acuerdo con la ley de la materia. Estas cuentas deberán publicarse por el director general, en dos diarios de la capital de la provincia y uno de la capital federal, en el término de ocho días después de ser aprobadas por el consejo.

Art. 21.—La comisión ejecutiva deberá nombrar su vicepresidente, el que reemplazará al director general en los casos de ausencia.

DIRECTOR GENERAL

Art. 22.—El director general tendrá la representación de la institución, en sus relaciones administrativas con el P. E. y con el público.

Art. 23.—Tendrá bajo su dependencia a todos los empleados y podrá suspenderlos por justas causas, dando cuenta inmediatamente a la comisión ejecutiva, la que resolverá en todo caso, con excepción de cuando se trate de los empleados mencionados en el artículo 9.°, sobre los cuales resolverá el consejo general.

Art. 24.—Actuará como secretario en las sesiones del consejo general y como presidente en las de la comisión ejecutiva, teniendo voto solo en caso de empate.

Art. 25.—Refrendará con su firma todas las resoluciones del consejo general y autorizará las de la comisión ejecutiva, haciéndolas refrendar con el secretario.

Art. 27.—Cobrará todas las subvenciones que se le asignen a la institución, depositándolas en el día en el banco de la provincia a su orden y a la del contador tesorero, como también todas las sumas que entren a la caja de la institución por cualquier concepto, procediendo en esto de acuerdo con la ley de contabilidad.

Art. 28.—Informará en cada sesión a la comisión ejecutiva sobre la marcha de la institución, acompañando los extractos de los informes diarios que deberán elevarle los encargados de las diferentes secciones.

Art. 29.—En la asamblea anual presentará como director general y presidente de la comisión ejecutiva, una reseña de la mar-

cha de la institución, adjuntando la de los informes parciales de los jefes de sección y talleres.

DE LOS JEFES DE SECCION

Art. 30.—El museo estará dividido en secciones, las que serán constituídas de manera a poder subdividirse y formar otras cuando el desarrollo que adquiera el establecimiento lo exija.

Art. 31.—Cada sección tendrá un director que se titulará director de sección y cuyas atribuciones y deberes le serán fijados en el reglamento general del museo. El taller de publicaciones formará una sección.

RECURSOS DEL MUSEO

Art. 32.—Los recursos del museo serán formados:

1.º Por el producto de la explotación de los talleres del museo, de acuerdo con la ley de 24 de enero de 1893.
2.º Por las subvenciones, donaciones y legados que la institución obtenga de los poderes públicos nacionales y provinciales, y de particulares.
3.º Por la venta de moldes y facsímiles de los objetos de las colecciones.
4.º Por la venta de colecciones escolares, que serán compuestas de objetos que estén suficientemente representados en las secciones del museo.
5.º Con otros recursos legales que pueda arbitrar.

APLICACION DE LOS RECURSOS

Art. 33.—Cuando los fondos no tengan destino especial por voluntad de quien los procure, se aplicarán al pago del personal, al aumento de colecciones y de la biblioteca, a exploraciones y publicaciones, a la reparación del edificio y de sus dependencias y a la construcción de nuevas salas, laboratorios y talleres, de acuerdo con las necesidades de la institución, y a subvencionar investigaciones que estén comprendidas entre los fines de la institución y que se hagan en el museo o fuera de él, dentro del territorio argentino, por personas extrañas al personal ordinario y que no posean recursos suficientes para llevarlas a cabo. La publicación de los resultados que obtengan las personas subvencionadas, deberá hacerse en una revista periódica que publicará el museo.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 34.—El museo no podrá cargar en cuenta al Gobierno el importe de la impresión del papel sellado, estampillas, letras y

demás trabajos que requiera la dirección general de rentas, debiendo esta repartición suministrarle los materiales necesarios.

Art. 35.—El museo pondrá especial dedicación en el más rápido estudio del territorio de la provincia, en la parte que corresponda a su plan de estudios.

Art. 36.—Los efectos de esta ley empezarán a correr desde el 1.° de enero de 1895.

Art. 37.—El P. E. podrá reglamentar la presente ley.

Art. 38.—Comuníquese, etc.

FRERS.

*

* *

En el interesante informe del señor director del museo, encontrará V. H. relacionados los trabajos de esta fecunda institución y apuntados sus provechosos resultados.

Entre ellos, debo mencionar la expedición científica a San Juan y La Rioja, con motivo del terremoto que asoló parte de aquellas provincias hermanas. Requerido por el señor gobernador de San Juan el concurso del P. E., para que con parte del personal del museo se hiciera el estudio de las causas y efectos de este fenómeno sísmico, y conceptuando un deber de patriotismo y confraternidad acceder a dicho pedido, se resolvió contribuir con la suma de $ 2.000 m|n. de eventuales de obras públicas a los gastos que originara la expedición, que, como V. H. en el informe del señor director del museo, se llevó a cabo en su oportunidad.

OBSERVATORIO ASTRONÓMICO

Con excepción de los servicios de la oficina meteorológica anexa a este establecimiento, y de los

cuales he hecho mención más arriba, son relativamente escasos los que ha podido prestar el observatorio astronómico, por cuanto carece de muchos de los muebles y aparatos más indispensables y de algunas instalaciones convenientes, como lo hace notar su director en el informe anexo. El P. E. por su parte, en presencia de otras necesidades más apremiantes, ha debido posponer las de esta institución, pero es de esperar que en el año venidero sea posible atender por lo menos a lo que sea más indispensable para su debido funcionamiento.

Se han tomado las disposiciones necesarias para que sean entregados los 44.122 francos que estaban depositados en París a la orden del difunto señor contraalmirante Mouchez, y pagado que sea con dicha suma el valor del gran ecuatorial que se encuentra pronto para embarcar, éste será recibido e instalado, con lo cual quedará terminada la colocación de todos los instrumentos.

No debo ocultar a V. H. mi opinión de que, una vez que a la provincia no le es posible sufragar convenientemente todos los gastos que exige el buen funcionamiento del observatorio, sería preferible que pasara a ser propiedad del Gobierno nacional, siempre que éste estuviera dispuesto a adquirirlo. Es indudable que por su situación puede prestar servicios sumamente importantes de incumbencia nacional más que provincial. La provincia debería reservarse en todo caso la oficina meteorológica.

BIBLIOTECA PÚBLICA

El informe anexo del director de la biblioteca instruirá a V. H. de su estado actual, así como de

los trabajos ejecutados y las mejoras realizadas durante el año.

Son muy limitados los progresos que realiza trabajosamente esta institución, y no podrá menos de permanecer estacionaria mientras el erario público no pueda destinarle mayores recursos para mejorar el estado de sus colecciones y aumentarlas.

A fines del año 1887, la biblioteca contaba con 13.150 volúmenes, y en abril del año pasado con 15.785, lo que dá un aumento de 2.635 volúmenes en siete años. Actualmente cuenta con 16.280, habiendo entrado durante el año pasado unos 500 volúmenes, adquiridos por compra o donación y principalmente por canje.

Como en el presupuesto no existe partida alguna para adquisición de libros y otros gastos imprescindibles, este ministerio ha suministrado algunos fondos de sus eventuales para remediar las necesidades más urgentes, costear algunas encuadernaciones indispensables para la buena conservación de las colecciones y comprar algunos libros que no era posible adquirir de otro modo.

Sería sumamente conveniente que V. H. tuviese presente estas necesidades y sancionase en el presupuesto las pequeñas partidas que os ha indicado el P. E., para aumentar un tanto el personal, en extremo escaso actualmente, y para adquisición, encuadernación e instalación de libros.

Considerando que hay conveniencia pública en fomentar la mayor circulación de las publicaciones oficiales, y otras que forman el depósito anexo a la biblioteca, el P. E. dispuso en junio 16 del año pasado, que todos los pedidos de aquéllas se hicieran por intermedio del ministerio de Obras Públi-

cas. Esta concentración ha dado por resultado facilitar el movimiento del mencionado depósito, y evitar al propio tiempo que se agotaran algunas publicaciones de valor.

En abril 1.° del corriente año quedó redactado y aprobado un reglamento para la biblioteca, que era indispensable, y dentro de poco estará terminado y pronto para imprimirse el catálogo de la misma.

ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS

Al iniciarse la actual administración, encontró este establecimiento en un estado lamentable de desorganización, no sólo en lo referente a su dirección y disciplina, sinó en lo relativo a sus recursos y administración, y hasta en lo concerniente a la calificación y admisión de los alumnos.

Procuróse introducir el orden, pero sobrevinieron dificultades en el seno de la comisión directiva que fué renovada total o parcialmente en diversas ocasiones, hasta que apercibiéndose el P. E. de que esas dificultades eran inherentes a la dirección y administración colectiva de las comisiones, os propuso modificar esta organización y crear una dirección unipersonal, como único medio de poner remedio a la desorganización del establecimiento. A ese fin os elevó el siguiente mensaje y proyecto de ley:

La Plata, octubre 22 de 1894.

A la honorable legislatura:

Hechos recientes y notorios han venido a confirmar lo que ha demostrado casi invariablemente la experiencia con respecto a la

eficacia de las comisiones investidas de funciones ejecutivas para la administración de establecimientos como la escuela de artes y oficios. Por regla general, y salvo algunos casos de excepción, las comisiones administradoras carecen de la suficiente unidad de acción y de la rapidez y energía ejecutiva que es indispensable para la buena marcha de los establecimientos de esta clase.

La primera causa del mal éxito puede referirse quizás a la circunstancia de que está aún poco desarrollado entre nosotros el espíritu de solidaridad que da cohesión a los cuerpos colegiados, reuniendo en un propósito común y confundiendo en un solo esfuerzo colectivo los propósitos y los esfuerzos individuales de cada uno de sus miembros.

La segunda causa emana de la naturaleza y composición misma de estos cuerpos, pues es imposible esperar rapidez en la acción o ejecución, una vez que ella está subordinada a la discusión y deliberación más o menos prolongada de corporaciones que por otra parte suelen congregarse y sesionar con dificultad.

Por lo que hace a la responsabilidad para todos los efectos de la dirección y administración, el P. E., de acuerdo con un principio generalmente reconocido, piensa que ella es más efectiva, más completa y más fácil de estableeer en la administración unipersonal, pues que la responsabilidad se debilita y aminora indudablemente, a medida que se divide.

Estas consideraciones han inducido al P. E. a presentaros el adjunto proyecto de ley, por el cual se reorganiza la dirección y administración de la escuela de artes y oficios, haciendo cesar la comisión que hasta ahora ha desempeñado esas funciones.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1.º—Desde la promulgación de la presente ley la dirección y administración general de la escuela de artes y oficios de la provincia, estará a cargo de un director rentado que será nombrado por el P. E., con acuerdo del Senado, debiendo cesar en sus funciones la comisión administradora de dicha escuela.

Art. 2.º—Mientras no sea incorporado al presupuesto el sueldo del director, queda fijado en la suma de quinientos pesos mensuales, que se pagarán de rentas generales imputándose a la presente ley.

Art. 3.º—Comuníquese, etc.

FRERS.

Al presentaros este proyecto el P. E., se propuso no sólo solicitar vuestra autorización para crear el puesto de director, sinó también dar a la reforma carácter legal y por tanto permanente, dado que la existencia de la comisión sólo procede de prescripciones reglamentarias que podrían ser derogadas por resoluciones administrativas. Esta última consideración tiene tanta mayor razón de ser actualmente, cuanto que V. H. ha creado en el presupuesto el empleo de director.

Estoy plenamente convencido de que esta medida ha de ser salvadora para la escuela. Aumentados también, siquiera en algo, los recursos asignados al establecimiento, recuperadas por el mismo algunas sumas que se le adeudan y establecida sobre todo una administración correcta y severa, creo que en el año próximo ha de ser sensible la mejora de esta institución.

Actualmente, y mientras llega la oportunidad de reorganizar la dirección, este ministerio se preocupa de estudiar los medios conducentes a regularizar también la instrucción de los alumnos y llenar algunas notables deficiencias que en ella se observan.

PROYECTOS Y ASUNTOS DIVERSOS

Ley de expropiación.—Consideraciones fundadas en motivos de interés general indujeron al P. E. a acceder al pedido que le hicieran las empresas de ferrocarriles de la provincia, para que solicitase de V. H. la introducción en la ley de expropiación de alguna cláusula que, acordando algunos recursos legales, amparase a todos, tanto

expropiantes como expropiados, contra los fallos inapelables de los peritos tasadores. Estudiado el asunto por este ministerio, encontró justificada esta solicitud y creyó conveniente modificar también algunas otras disposiciones de la ley. En consecuencia os elevó el proyecto de ley inserto a continuación y cuyos fundamentos se encuentran expuestos en el mensaje siguiente:

A la honorable legislatura:

Varias empresas constructoras de ferrocarriles se han presentado al P. E., solicitando medidas que las pongan a cubierto de los perjuicios que les ocasionan las avaluaciones exageradas en la expropiación de los terrenos destinados a la construcción de sus vías férreas, y el P. E., encontrando justo este pedido, ha creído deber solicitar a su vez de V. H., una reforma parcial de la ley vigente sobre expropiación de bienes.

Los peligros de un error en el justiprecio de la propiedad afectan del mismo modo al expropiado que al expropiante, ya lo sea este último el Estado o las empresas constructoras de obras públicas, y es evidente que todas las garantías de que se rodee un acto tan grave como es la fijación del precio, concurrirán a proteger a la vez la propiedad privada y los intereses públicos, facilitando al propio tiempo la ejecución de las obras de utilidad común entre las cuales se encuentran los ferrocarriles, caminos, canales, puertos y otras tantas destinadas a fomentar el mayor desarrollo del comercio y de las industrias.

La ley vigente deja librada la valuación de la propiedad al fallo inapelable de un perito que viene a quedar investido de facultades tan omnímodas como no las tiene ningún tribunal que no sea la suprema corte de justicia, sin que baste a disminuir la fuerza de esta consideración, el hecho de que ese perito sea designado por gente establece en efecto que en el caso de que los peritos nombrados por las partes no pudiesen ponerse de acuerdo sobre el precio y la indemnización ''la discordia será dirimida por un tercero nombrado en el departamento de la capital por la suprema corte de justicia y en los otros departamentos por la cámara de apelaciones'', sin que en las demás disposiciones de la misma ley, se de recurso o remedio alguno contra este fallo, como no sea el de recusación, que es a todas luces insuficiente.

El juicio de expropiación es un procedimiento especial regido exclusivamente por la ley de la materia, y no le son aplicables, de consiguiente, las disposiciones análogas del procedimiento ordinario, de donde resulta que el poder de fallar y decidir atribuído al perito tercero es mayor aún que el que las leyes conceden en el juicio voluntario de árbitros.

La ley de expropiación de 1881 no ha entendido establecer el arbitraje forzoso para dirimir las diferencias que se susciten sobre el valor de los bienes sujetos a la expropiación. Lo que ella establece es únicamente un juicio pericial, como lo demuestra el contesto de sus disposiciones todas y como tenía que ser, una vez que los peritos, no *laudan*, hablando con propiedad jurídica, sino que *avalúan*, *justiprecian*, estando reducida a esto su misión, según la misma ley. Pero hay en esto una inconsecuencia en el hecho de no conceder apelación alguna del avalúo hecho por el perito, porque de esta manera viene a dar al justiprecio pericial el carácter de un laudo arbitral, convirtiendo el juicio de peritos en un arbitraje en el cual se hubieran renunciado todos los recursos, lo cual no se ajusta a la verdad ni a los sanos principios, desde que ni hay compromiso, ni la renuncia produce voluntariamente.

Es este punto el que a juicio del P. E. exige una reforma inmediata que ampare a todos contra el peligro de una tasación arbitraria, amparo que se establece con sólo dar al juicio pericial su verdadero carácter, siguiendo los precedentes sentados en la materia por la ley nacional de expropiación de 1866.

Partiendo de esta idea, el P. E. os propone la sustitución del artículo 12 de la ley vigente, por el que se consigna en la modificación primera del adjunto proyecto, que atribuye al juez de primera instancia de la jurisdicción correspondiente la decisión en el caso de que los peritos no puedan ponerse de acuerdo, concediéndose todos los recursos que la ley de procedimientos permite contra las resoluciones de los jueces, al mismo tiempo que se establece una garantía más de acierto, mediante la junta de interesados y peritos que debe preceder a la resolución del juez, disposición que concuerda con lo estatuído en nuestra ley de procedimientos para las tasaciones en el juicio testamentario.

La 2.ª cláusula del artículo 1.º del proyecto de ley, concordante a su vez con una disposición análoga de la ley nacional sobre expropiación, tiende a remediar un inconveniente que se hace otar de cotinuo en los juicios de expropiación que se siguen en la provincia. Las excepciones dilatorias que pueden oponer los interesados, los incidentes que pueden promover, las mil circunstancias los altos tribunales de la provincia. El artículo 12 de la ley vique pueden detener la prosecución del juicio, son causa bastante para demorar indefinidamente la ejecución de las obras públicas ordenadas o concedidas, perjudicando gravemente los intereses generales que ellas afectan, y como no existe en la ley disposición alguna que permita entrar en posesión de los inmuebles, es frecuente el caso de que los propietarios empleen todos los recursos posibles para diferirla y hacer a la prosecución del juicio una oposición que en muchas ocasiones es injustificada. La autorización para entrar en la posesión inmediata, mediante la consignación de una suma que garantice suficientemente el pago de la indemnización quedando las partes sujetas a las resultas del juicio, evita estos inconvenientes, salvando, sin embargo, los peligros que para la propiedad particular puede entrañar la disposición

sin previa indemnización y manteniendo así mismo incólume el principio protector de aquella consignado en la Constitución y la ley civil.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.,

Artículo 1.º—Modifícanse los artículos 12 y 30 de la ley general de expropiación, fecha 19 de octubre de 1881, en la forma siguiente:

"Art. 12.—Si los peritos nombrados por el expropiado y el expropiante no pudiesen ponerse de acuerdo sobre el precio y la indemnización, decidirá la diferencia el juez de 1.ª instancia en lo civil del lugar en que esté situado el bien a expropiarse. En este caso el juez, antes de dictar su fallo, convocará a junta a los interesados y a los peritos para que discutan la cuestión. Esta junta se verificará con los que concurran, y en el acta que de ella se extenderá se consignarán con precisión los hechos y las opiniones que sobre ellos manifiesten los interesados.

"De la resolución del juez de 1.ª instancia habrá los mismos recursos que establece el código de procedimientos en materia civil y comercial de la provincia".

"Art. 30.—Solo después de pagado el precio o consignado judicialmente, podrá una propiedad expropiada ser ocupada por el expropiante. Por ese hecho queda el expropiado desposeído legalmente de su propiedad".

"Sin embargo, en los casos de urgencia podrá concederse la ocupación del bien antes de concluído el juicio de avaluación, siempre que el expropiante consigne previamente a la orden del juez una suma que éste fijará en proporción a la última avaluación para el pago de la contribución directa, quedando ambas partes obligadas a las resultas del juicio".

Art. 2.º—Esta ley comenzará a regir desde su promulgación.

Art. 3.º—Comuníquese, etc.

FRERS.

ESTACIÓN LA PLATA.—De acuerdo con una cláusula del contrato de enagenación de los ferrocarriles del Estado, quedaba excluído de la venta el edificio de la estación en esta ciudad y en con-

secuencia la empresa del ferrocarril del Oeste quedaba obligada a devolverlo al Estado y a construir una nueva estación en un terreno situado en las calles 1 y 80.

El cumplimiento de esta cláusula había sido aplazado en virtud de un contrato celebrado *ad-referendum* por la anterior administración. Dicho contrato os fué enviado con el siguiente mensaje:

La Plata, julio 5 de 1894.

A la honorable legislatura:

El P. E. tiene el honor de elevar a vuestra consideración el adjunto contrato *ad-referendum* celebrado con la empresa del ferrocarril del Oeste de Buenos Aires, para el arrendamiento de la actual estación La Plata y prórroga del plazo para la construcción de una nueva estación en esta ciudad.

Las bases del referido contrato fueron convenidas por la anterior administración y aprobadas por decreto fecha 1.° de julio de 1892, que ordenó se redujera dicho convenio a escritura pública.

E. P. E. ha creído que no podía revocar esta resolución que tiene carácter de definitiva y que ha estado produciendo sus efectos, pues la empresa del ferrocarril del Oeste ha continuado ocupando la estación y ha pagado los arrendamientos estipulados en las citadas bases. Es en virtud de esta consideración que ha firmado la escritura de contrato *ad-referendum* que somete a V. H.

Adjunto al propio tiempo todos los antecedentes, entre los cuales figura una petición de vecinos de esta ciudad que solicitan se lleve a efecto lo dispuesto en la ley de venta de los ferrocarriles de la provincia, con respecto a esta estación.

El P. E. se limita a hacer notar a V. H. que entre las bases estipuladas no se encuentra ninguna sanción penal para el caso de que la empresa no cumpliese con las obligaciones que contrajese.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

El plazo de prórroga establecido en el contrato *ad-referendum* expira el 30 de junio de 1896, y

como la empresa no ha iniciado hasta ahora la construcción de la nueva estación, es urgente que V. H. resuelva el asunto.

Rescisión del contrato de Matadero de Abasto La Plata.—Este asunto, terminado ya al iniciarse la actual administración, fué sometido también a vuestra consideración. V. H. dictó la ley de octubre 31 del año pasado, autorizando al P. E. para arreglar dicha rescisión y facultándolo para invertir la suma de $ 150.000 m|n., en consecuencia de lo cual se está verificando el pago por cuotas mensuales.

Registro Gráfico y Catastro.—Para facilitar la confección del registro gráfico de la provincia y los estudios catastrales, se dictó el siguien decreto que considero conveniente transcribir íntegro:

La Plata, junio 16 de 1894.

Siendo indispensable para la mayor exactitud en la confección del registro gráfico, así como para preparar los datos necesarios con destino al levantamiento del catastro general de la provincia, que el departamento de ingenieros tome nota de todas las enajenaciones de propiedades en que intervienen los escribanos de registro en ella establecidos, y—

CONSIDERANDO:

Que bastará a este propósito que la dirección de rentas comunique al departamento de ingenieros los datos que sean necesarios, tomándolos al efecto de las relaciones que le pasen los escribanos de registro sobre transmisión de inmuebles en la provincia, el P. E., en acuerdo de ministros—

DECRETA:

Artículo 1.º—La dirección general de rentas remitirá diariamente al departamento de ingenieros, una planilla de las trans-

ferencias de propiedades que se hayan realizado en el día anterior.

Art. 2.º—La planilla de la referencia contendrá los datos siguientes:

Nombre del vendedor y su antecesor, nombre del comprador, extensión de la propiedad enajenada o cuyo dominio se haya transferido por cualquier título, ubicación de ésta, límite y precio de la venta.

Art. 3.º—El departamento de ingenieros organizará las comunicaciones que reciba de la dirección general de rentas, dividiéndolas según los distritos en que estén ubicadas las propiedades y subdividiéndolas por cuarteles, ya sean urbanos o rurales.

Art. 4.º—Comuníquese, publíquese e insértese en el R. O.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.—ENRIQUE S. QUINTANA—
JULIAN BALBIN.

HORA DEL MERIDIANO DE CÓRDOBA.—Adhiriendo al propósito manifestado por el P. E. nacional en nota fecha 27 de octubre del año pasado, respecto a la conveniencia de uniformar la hora en el territorio de la República y considerando conveniente, por otra parte, llevar a la práctica esa idea, tanto más indispensable si se atiende a que regían en la provincia dos horas distintas, una para las reparticiones nacionales y ferrocarriles y otra para las oficinas públicas provinciales, lo que se prestaba a confusiones y podía originar perjuicios que debían evitarse, el P. E. resolvió en noviembre 8 del año pasado, que desde el día 10 del mismo mes las oficinas públicas se regirían por la hora del Meridiano del Observatorio Nacional de Córdoba.

*
* *

Con el fin de regularizar la administración e introducir mayor orden en su movimiento, se ha

adoptado numerosas medidas, algunas de las cuales están enumeradas en el informe anexo de la secretaría.

Entre ellas debo mencionar especialmente las siguientes:

—Habíase observado que en ejercicios anteriores era frecuente el hecho de que se dispusiera la ejecución de obras para las cuales no se contaba con los recursos necesarios, por haberse agotado las partidas correspondientes del presupuesto o los fondos autorizados por leyes especiales, lo cual se ignoraba hasta el momento en que debiendo hacerse efectivo el pago, la contaduría general hacía notar el hecho. El pago se demoraba forzosamente hasta que V. H. acordaba créditos suplementarios, y los contratantes sufrían los consiguientes perjuicios y pérdidas de intereses, de donde emanaba la práctica de que aún en las licitaciones se cobrara al Estado precios a veces enormes con relación a los corrientes.

A fin, pues, de no autorizar obras o gastos que excedieran de los recursos votados por V. H., o de apreciar de antemano el déficit probable en el caso de tratarse de gastos inevitables, lo cual ha sucedido únicamente con el alumbrado público del año actual, se ha establecido en la secretaría misma del ministerio, una contabilidad especial que permite conocer en cualquier momento, el monto de los recursos disponibles de acuerdo con las leyes que los crean. Ha bastado esta medida, que inspira confianza a los contratistas, para que los precios de las obras contratadas sean sensiblemente más bajos y equitativos que anteriormente, como lo demuestra el hecho, poco común hasta ahora, de que en solo cuatro obras presupuestadas por las ofici-

nas públicas en $ 178.370 m|n., se haya obtenido una diferencia de $ 28.040 m|n. en menos de lo calculado por dichas oficinas, según se hace notar en el informe anexo de la secretaría.

—Las cuentas por servicios de ferrocarriles, habían venido aglomerándose año tras año sin abonarse y sujetas a una engorrosa tramitación. Por decreto de junio 27 de 1894, se dispuso concentrar su estudio y examen en el ministerio de Obras Públicas, y ha sido posible así uniformar los trámites administrativos y llegar a un conocimiento más exacto del estado y monto de estas cuentas atrasadas, cuyo pago se reserva hasta tanto que V. H. sancione el crédito suplementario indispensable para hacerlo efectivo.

—Por resolución de noviembre 29 de 1894, se estableció en una consulta de la Dirección General de Escuelas, que en los casos de hacerse efectivas las garantías en los contratos celebrados con el fisco, el importe de las mismas no corresponde en su totalidad al fondo de escuelas, sino en la proporción que establece el artículo 68 de la ley de contabilidad, disponiéndose que en lo sucesivo se dé conocimiento á la Dirección General de Escuelas de todo contrato en que se establezcan multas, depósitos de garantías o fianzas por su importe y de las resoluciones haciéndolas efectivas, para que en su oportunidad pueda entablar las gestiones que correspondan.

SECRETARÍA DEL MINISTERIO

A la inteligente contracción y laboriosidad del señor oficial mayor de este ministerio, don Desi-

derio de la Fuente, y a la cooperación del personal de secretaría, debo la satisfacción de poder manifestar a V. H. que el movimiento de dicha secretaría es perfectamente regular y que su despacho se encuentra completamente al día, a pesar del considerable atraso en que anteriormente se encontraba.

Ha sido organizado el archivo de una manera sumamente satisfactoria, encontrándose en él 11.195 expedientes, de los cuales 1.285 han sido archivados desde mayo 1.° de 1894 hasta igual fecha del año actual.

El movimiento de la secretaría durante el mismo período ha sido el siguiente:

ENTRADAS

Asuntos iniciados	2.810
„ en tramitación de años anteriores	1.048
„ agregados a sus antecedentes	1.174
„ de 1894 y 95 en trámite	1.954
„ a vista de los interesados, abril 30|95	150
„ a reposición de fojas	1.895

SALIDAS

Resoluciones de trámite	5.534
Resoluciones definitivas	1.420
Notas expedidas	3.370
Mensajes a la H. legislatura	37
Decretos	113

Desde mayo 1.° de 1894 hasta abril 30 de 1895 se han celebrado 17 contratos, cuya enumeración se encuentra en el informe de la secretaría.

Desde mayo 1.° a diciembre 31 del año pasado, fueron sometidos a la consideración de V. H. por intermedio de este ministerio, 19 mensajes y proyectos de ley, de los cuales V. H. sancionó los siguientes:

En octubre 31.—Autorizando al P. E. para arreglar la rescisión del contrato de Mataderos en La Plata con los señores Arana, Chaves y Cª.

En noviembre 23.—Autorizando la concesión a los señores Zeballos y Cª, de embarcaderos de ganados en el puerto de La Plata.

En febrero 14.—Autorizando al P. E. para invertir $ 50.000 m|n. en combatir la epidemia del cólera.

En febrero 21.—Aprobando el contrato *ad-referendum* con las empresas de los ferrocarriles del Sud y del Oeste sobre renuncias y nuevas extensiones de líneas.

PRESUPUESTO

La consideración del presupuesto de una repartición es indispensable para formar un juicio exacto y justiciero de su labor, una vez que ésta depende en parte de la suma de recursos de que se dispone.

El siguiente estado presenta un cuadro comparativo de los presupuestos del ministerio a mi cargo en los años de 1894 y 1895, descompuestos en sus dos rubros de sueldos y gastos, habiéndose incluído en el año 1895 las partidas de *confecciones* para la policía, penitenciaría, cárceles, etc., que en años anteriores figuraban en otros departamentos, omitiéndose, por el contrario, las partidas para *pasajes, telegramas y trenes,* de los ministerios

	1894		1895	
	AL AÑO		AL AÑO	
	SUELDOS	GASTOS	SUELDOS	GASTOS
Ministerio	46 680	2.400	45 000	2.400
Museo y Talleres	69.129	21.600	90.968	23.400
Administración del Parque	6.120	600	—	—
Consejo de Higiene	25.140	3.600	29.760	7.200
Biblioteca Pública	5.640	240	7.440	1.200
Oficina Química	33.240	6.000	34 320	6.000
Hospital Melchor Romero	24.360	58.200	30 480	69.000
Observatorio Astronómico	23.520	3.600	25.560	8.400
Observatorio Astronómico (Oficina Meteorológica)	3.000	12.720	3.600	12.720
Departamento de Ingenieros	195.420	45.600	179.400	54.000
Facultad de Agronomía y Veterinaria	36.120	12.120	53.880	18.660
Escuela de Artes y Oficios	56.940	39.060	66.240	54.000
Telégrafos	353.160	99.720	389.616	91.760
Gastos Generales				
Para pasajes, telégramas y trenes especiales	—	3.000	—	20.000
Para impresión de mensajes y memorias	—	2.500	—	2.500
Para publicaciones	—	1.500		1.500
Para vestuario de Ordenanzas		1.000	—	—
Para eventuales de Obras Públicas				
Para obras públicas (para este servicio)	—	40.000	—	40.000
Para reparaciones en las Cárceles Departamentales	—	140.000	—	130.000
Para construir y mejorar puentes y caminos	—	—	—	20 000
Para continuar la Penitenciaría de Sierra Chica	—	100.000	—	100.000
Para terminar edificios públicos	—	50.000	—	50.000
Para ensanche de San Ponciano		60.000	—	150 000
Para atender al servicio de luz eléctrica	—	—	—	30.000
Observatorio Astronómico. Suscrición a la obra del Sr. Beuf	—	200.000	—	150.000
Confecciones en la Escuela de Artes y Oficios.				
Para vestuario y equipo de vigilantes $ 200.000	—	—	—	—
Para vestuario de ordenanzas de los tres Departamentos 1.000 pesos cada uno $ 3 000	—	—	—	—
Para vestuario de presos y celadores de la Penitenciaría y Cárceles $ 20.000	—	—	—	—
	878.460	903.460	956.256	1.273.240

de Gobierno y de Hacienda, de los cuales no dispone el ministerio de Obras Públicas.

Someto al recto e ilustrado juicio de V. H. las ideas y la labor que dejo expuestas sucintamente.

Dios guarde a V. H.

EMILIO FRERS

MINISTERIO
DE OBRAS PUBLICAS
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Memoria presentada en 1898

La Plata, Abril 30 de 1898.

A la Honorable Legislatura de la Provincia:

En la memoria que tuve el honor de presentar a V. H. en 1895, bosquejé un programa de trabajo administrativo que había de desenvolverse dentro del limitado marco que la precaria situación financiera de la Provincia obligaba a fijarle.

Al traer ahora a la consideración de V. H. un brevísimo y sucinto resumen de la labor realizada por el Ministerio a mi cargo durante los cuatro años en que me ha cabido el honor de colaborar en la administración de mi provincia natal, creo poder afirmar que aquel programa ha sido cumplido en lo principal: modestísimo como era, no creo incurrir en jactancia al hacer esta afirmación.

El gobierno que se inició el 1° de Mayo de 1894 tenia, ante todo, que resolver el magno problema de reparar el desastre financiero en que estaba sumida la Provincia y mal podía pensar en acometer las grandes obras públicas y de fomento que su progreso reclama y que tanto pueden contribuir al brillo y renombre de una administración. La tarea que tal situación imponía ha sido en muchos casos más bien negativa, porque ha tenido que con-

sistir más de una vez en dejar de hacer o impedir que se hiciera cuanto no fuese absolutamente necesario o cuanto podía aplazarse, sin perjuicio, sin embargo, de todas aquellas iniciativas que demandando un esfuerzo relativamente pequeño, pudieran servir de preparación y punto de partida a otras obras de más aliento, reservadas a las administraciones futuras.

Para justificar esta conducta basta recordar que a fines de 1893 la renta pública no alcanzaba a la suma de trece millones de pesos que era absorbida en su casi totalidad por los servicios ordinarios de la administración, sin contar con la considerable deuda flotante que pesaba sobre el Ministerio de Obras Públicas por trabajos ejecutados con anterioridad, y que impedía destinar los recursos ordinarios a la prosecución de los mismos o a la realiazción de obras nuevas.

Por fortuna el aumento progresivo de la renta, que la ha hecho alcanzar a diecinueve millones en 1897 y que ha permitido solventar el crédito exterior de la Provincia y atender al pago de gran parte de la deuda interna y flotante, ha permitido a la vez extender un tanto la acción del Ministerio a mi cargo, que únicamente por virtud de esta circunstancia ha podido iniciar o terminar algunos trabajos más importantes, si bien con el consiguente retardo.

No tengo para qué exponer nuevamente las ideas que me han guiado en la labor ministerial, porque tuve el honor de someterlas a la consideración de V.H. en la citada memoria de 1895, y sólo debo repetir que los esfuerzos del Ministerio se han concentrado especialmente en un grande y principal propósito: el de contribuir al desenvol-

vimiento económico e industrial de la Provincia y particularmente al de sus industrias rurales, de conformidad con el programa a que he hecho referencia y por los medios que en él indiqué.

Formulado el plan de trabajo en aquel entonces, no he hecho más que ponerlo en ejecución y tratar de realizarlo, modificándolo en algunos detalles a medida que la experiencia me ha ido enseñando que eran equivocadas las ideas que a su respecto había concebido, o variando los medios y adaptándolos al fin propuesto, cuando así ha sido necesario para lograrlo.

De modo, pués, que en la presente memoria creo poder omitir toda nueva exposición de ideas y todo comentario que no sean indispensables para explicar los actos de que debo dar cuenta a V.H. limitándome, en lo posible, a presentaros simplemente la relación de lo que se ha hecho pués conceptúo que en materia de administración, las ideas no tienen valor alguno si no se traducen en hechos, y que éstos bastan para revelar el pensamiento que los ha inspirado; lo cual no obstará, sin embargo, a que me permita indicar las medidas que conceptúe convenientes y que la actual administración no haya podido adoptar por una u otra causa.

Como puede suponerlo V.H., no he de enumerar en esta memoria los mil detalles de la administración, y he de limitarme a indicar los hechos o actos más importantes.

POBLACION Y COLONIZACION

La población de la Provincia ha aumentado algún tanto desde 1894 a esta parte. Según el Censo Nacional de Mayo 10 de 1895, era de 921.168.

Este dato permite calcular la población en Enero de 1894 en 884.727 habitantes. Si a la primera cifra se agrega el aumento vegetativo y la inmigración y se deduce la emigración, puede estimarse la población actual de la Provincia en un millón de habitantes. El aumento se debe casi exclusivamente al crecimiento vegetativo, porque la inmigración sólo ha alcanzado, en los cuatro años, cifras muy reducidas.

Sabido es que el gobierno de la Provincia carece casi por completo de los medios necesarios para fomentar directamente la población y colonización, puesto que ya no dispone sino de tal cual otra fracción de tierra apta para ese objeto y que esté en condiciones de ser ofrecida sin los gravámenes que alejan la posibilidad de que la adquiera el inmigrante o colono. Las 800.000 hectáreas que aún posee la Provincia en la zona del Río Negro y del Colorado, no sólo se encuentran también gravadas con hipotecas de consideración, impuestas por administraciones anteriores, sino que únicamente podrán ser destinadas a la colonización agrícola, o mejor dicho, a la labranza, cuando sea posible convertirlas en tierras de regadío. El Poder Ejecutivo ha reglamentado la ley de 30 de Julio de 1897, por la cual V.H. dispuso muy oportunamente el estudio de dichas tierras y ésta se encuentra ya en vía de ser cumplida: actualmente están sobre el terreno dos comisiones, una del Museo y otra de la Facultad de Agronomía y Veterinaria, a las cuales el P.E. ha encomendado dicho estudio, debiendo el Departamento de Ingenieros proyectar las obras que resultasen ser necesarias para realizar los propósitos que V.H. tuvo en vista.

Fundación de pueblos

Ha sido autorizada la fundación y aprobado el trazado de cinco pueblos nuevos en terrenos de propiedad privada, a saber:

"Las Martinetas", situado sobre la estación del mismo nombre del Ferrocaril del Sud, en terreno de propiedad de don Ricardo J. Farran. (Resolución de Marzo 28 de 1896).

"Cacharí", en el partido del Azul, en terrenos de propiedad de don Mariano Falomir, próximos a la estación Cacharí del Ferrocarril del Sud. (Resolución de Mayo 2 de 1896).

"Puerto Belgrano", en el partido de Bahía Blanca, en terrenos de don Nicanor Méndez. (Resolución de Enero 4 de 1897).

"Leandro N. Alem", en el partido de Lincoln, en terrenos de propiedad de don Martín D. Irigoyen. (Resolución de Febrero 23 de 1897).

"Maya", en el partido Nueve de Julio, en terrenos de propiedad de don Antonio Maya. (Resolución de Julio 1° de 1897).

*

* *

Los partidos de General Villegas y Castelli carecían de los centros urbanos que debían constituir cabeza de los partidos respectivos en conformidad con la ley de su fundación, existiendo a su respecto resoluciones contradictorias o confusas.

El P.E. determinó su ubicación precisa y definitiva, ajustándose a las prescripciones legales, estableciendo el pueblo General Villegas en la reser-

va destinada a ese objeto y el de Castelli en la estación Taillade del Ferrocarril del Sud.

Igualmente se ha determinado la ubicación y extensión que deben tener el pueblo y ejido de General Arenales.

*

* *

El incremento de la población rural de la Provincia y el desarrollo de la labranza, han determinado la formación de nuevos núcleos de población urbana o suburbana que viene a constituir otros tantos centros sociales que atraen y localizan el movimiento comercial del distrito que los rodea.

Indiscutible como es la conveniencia de fomentar la formación de estos centros que favoreciendo la expansión natural de la población, impulsan y activan su desarrollo, estimulando a la vez la producción rural, se hace indispensable que la acción de la ley concurra a vigorizar los esfuerzos propios de la población, haciendo desaparecer los obstáculos que actualmente se oponen al más rápido incremento de estas nuevas agrupaciones, obstáculos que pueden sintetizarse en estos dos términos generales: carencia de recursos para la satisfacción de las necesidades de orden público y falta de localización de los servicios administrativos.

Es notorio, en efecto, que existe en nuestra campaña una tendencia absorbente que ejercen los pueblos cabeza de partido en detrimento de los demás centros de población formados con posterioridad en los límites territoriales del municipio, y que conduce muchas veces a las autoridades locales, radicadas en el primero, a descuidar el progre-

so de los segundos, ya que no a obstaculizarlo abiertamente, sin que baste a evitarlo la representación que puedan éstos tener en el seno de las respectivas corporaciones.

De aquí la aspiración que las nuevas agrupaciones manifiestan constantemente por constituir nuevos municipios con todas las atribuciones, los recursos y las ventajas del gobierno propio que establece la Constitución de la Provincia, de tal modo que si hubiera de dárseles completa satisfacción, se llegaría inevitablemente a dar existencia legal a un gran número de nuevos municipios, lo que no solo no responde a necesidades imperiosas ni conviene al estado actual de la campaña, sino que complica y encarece inconsideradamente el régimen político y administrativo de la Provincia.

La experiencia demuestra, por otra parte, que no es el anhelo de la autonomía municipal en sí misma o de la intervención y representación electoral el que determina principalmente tales aspiraciones, sino la necesidad de poseer los medios propios de expansión y de vida, bastando para satisfacerla que la ley les asegure y garantice la localización de los recursos y servicios administrativos.

Conceptúo que este pensamiento podría realizarse por una ley que dispusiese:

1° Que cuando en un partido de campaña existiesen uno o más pueblos o centros urbanos con más de doscientos habitantes, fuera del pueblo cabeza de partido, cada uno de ellos constituya una sección administrativa del municipio respectivo, fijándose sus límites por la Legislatura o por el P. E.

2° Que la municipalidad del partido esté obli-

gada a destinar al fomento y a las obras públicas de cada una de estas secciones administrativas, cuando menos un 40 o un 50 o|o del producido bruto de todos los impuestos y de todas las rentas municipales que procedan de la misma sección, estableciendo, al mismo tiempo, que el Tribunal le Cuentas de la Provincia no podrá aprobar las cuentas de una municipalidad mientras ésta no pruebe haber cumplido dicha disposición.

3° Que las municipalidades respectivas deben mantener en cada sección administrativa una delegación compuesta de uno o más funcionarios encargados de recaudar las rentas de la sección, expedir guías para cereales, frutos y ganados procedentes de la misma, administrar los recursos que se les asignen y, en general, de hacer cumplir las resoluciones y ordenanzas municipales, de acuerdo todo con los reglamentos que esta les dictase.

4° Que a cada sección se asegure el servicio policial y de registro civil, así como la necesaria dotación de escuelas comunes.

Quedaría así establecido el *gobierno de barrio*, sin los inconvenientes de la mayor descentralización política y en una forma que encuadra bien dentro del régimen municipal creado por la Constitución de la Provincia.

Centros agrícolas

En mi memoria anterior he manifestado mi opinión respecto de la ley de 25 de Noviembre de 1887 que, descartadas algunas disposiciones odiosas y antieconómicas, he considerado como uno de

los esfuerzos más caracterizados para propender a la población y al fomento de la labranza.

Excelente pensamiento en el fondo, ha sido, empero, mal desarrollado en la ley misma, y completamente desvirtuado en su aplicación, de tal modo que no sólo ha dado lugar a los abusos que son notorios, sino que ha creado una situación llena de complicaciones y de que difícilmente se saldrá sin lesionar intereses valiosísimos.

Los datos que siguen dan una idea sumaria de la situación actual de los centros agrícolas.

El número total de las concesiones acordadas, fué de 295 centros, pero quedaron paralizadas en su tramitación o caducaron de hecho cien concesiones a las cuales no alcanzó el beneficio del préstamo hipotecario, de modo que la cifra de las concesiones quedó, en realidad, reducida a la de 195 en la siguiente forma:

En terrenos de propiedad privada	164
" " " " pública	31
	195

de las cuales 51 habían sido rescindidas antes del 1° de Mayo de 1894, de modo que en esta fecha sólo estaban subsistentes 144 concesiones.

Con posterioridad al 1° de Mayo de 1894 se ha acordado el desistimiento de 44 concesiones, de manera que en la actualidad están subsistentes:

En terrenos de propiedad privada	69
" " " " pública	31

De las últimas existen 15, a las cuales se acordó también la rescisión de sus contratos, aunque a mi entender indebidamente.

Todo esto sin contar los centros llamados oficiales, o sea los terrenos de propiedad fiscal reser-

vados para la colonización oficial, que fueron primitivamente ocho y que hoy están reducidos a tres, no habiéndose colonizado ninguno.

Las 31 concesiones en tierra fiscal comprenden una superficie total de cerca de 170.000 hectáreas, de las cuales hoy se encuentra cultivada una área total de 26.000 hectáreas más o menos.

Las 164 concesiones en tierra de propiedad privada abarcaban una extensión total de 1.500.000 hectáreas aproximadamente, de las cuales están bajo cultivo solamente unas 54.000 hectáreas.

Hasta 1894 se habían constituído en los centros agrícolas 22 pequeños centros urbanos y la propiedad estaba distribuída entre 669 propietarios de chacras y 591 de quintas y solares.

Actualmente existen, según los datos oficiales:

Centros urbanos formados	27
Propietarios de solares	1024
„ „ quintas	173
„ „ chacras	973

Lo que dá una suma de 2170 propietarios con título sobre la extensión total de más de un millón y medio de hectáreas que, en su totalidad, debían ser entregadas en propiedad a los colonos

El capital que los centros agrícolas, exceptuados los oficiales, adeudaban al Banco Hipotecario en Mayo 1° de 1894, era de $ 73.662.216 m|n.

Desde la misma fecha le han reintegrado las siguientes sumas:

En 1894	$ 6.430.950
„ 1895	„ 5.619.550
„ 1996	„ 9.053.050
„ 1897	„ 4.653.950
„ 1898 (Marzo 29)	„ 2.931.500
ó sea, en los cuatro años, un total de	$ 28.689.000

La deuda actual (al 29 Marzo) asciende aproximadamente a $ 45.700.000 m|n.

El beneficio de la rebaja del 25 o|o sobre el importe de los fletes de ferrocarril se había acordado antes de 1894 a 42 empresarios de centros agrícolas. El gobierno actual negó a éstos el goce de este beneficio concedido por la ley a los pobladores o colonos, según las explicaciones consignadas en mi memoria de 1895. El resultado ha sido que después del decreto de Noviembre 10 de 1894 en que así se dispuso, han gozado del mismo beneficio 730 colonos propietarios.

El cuadro de la página siguiente es un resumen de los certificados de cosecha expedidos por el Ministerio desde 1890 hasta Marzo 30 del corriente año.

*

* *

Los datos de este cuadro demuestran que la situación actual de los centros agrícolas en lo que hace a la población y al cultivo de la tierra por colonos propietarios, es, sobre poco más o menos, la misma de que os dí cuenta en 1895.

El P. E. ha hecho cuanto estaba en su manc para apresurar en lo posible lo que podría llamarse la liquidación de esta situación, conservándose, como es natural, dentro de los términos de la ley respectiva y defendiendo los intereses del Banco Hipotecario de la Provincia, tan gravemente afectados.

Con ese fin ha dictado numerosas disposiciones y ha acordado con liberalidad la rescisión de los contratos realizados para la fundación de centros agrícolas en terrenos de propiedad privada, de

Rebaja de fletes concedida

		1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Trigo	kilos	6.200.000	20.180.800	28.330.740	15.687.599	401.100?	3.298.138	7.713.600	6.148.177	9.029.497
Cebada	,,	—	—	7.500	—	—	—	40.800	60.370	21.100
Centeno	,,	—	—	27.000	—	—	900.000	—	—	—
Lino	,,	—	1.000.000	8.450	—	—	—	—	5.843	654
Avena	,,	—	140.000	692.500	—	—	—	—	16.718	—
Alpiste	,,	—	—	—	—	—	90.000	—	—	—
Maíz	,,	—	4.226.400	8.415.000	4.719.200	417.600?	10.918.544	18.602.704	4.400.716	—
Papas	,,	—	2.150.000	413.000	—	—	—	—	—	—
Maíz de Guinea	atados	—	700.000	—	—	—	—	—	—	—
Alfalfa	kilos	—	3.046.000	15.302.000	442.000	—	200.000	—	—	—
Semilla de id.	,,	—	—	—	—	—	70.000	—	56.816	—

acuerdo con el decreto de Diciembre 17 de 1894, siempre que los concesionarios solventaran, o por lo menos regularizaran sus créditos a favor del Banco Hipotecario. Debo manifestar, sin embargo, que el resultado de estas disposiciones no ha sido bastante sensible, sin duda por las causas que más adelante indicaré.

Fracasado como debe considerarse el propósito de la ley, de propender a la formación de colonias agrícolas, y adquirida como debe estar la convicción de que ya no podrá surtir los efectos que de ella pudieron esperarse, paréceme indiscutible la conveniencia de concluir definitivamente con este estado de cosas, dictando oportunamente las leyes conducentes a ese fin, porque es indudable que él perjudica tanto los intereses públicos, y especialmente al Banco Hipotecario de la Provincia, como a los mismos concesionarios sobre los cuales pesa la obligación de formar los centros agrícolas, obligación que les suscita dificultades diversas y obstaculiza la libre disposición de los terrenos afectados por ella.

Pocos son los concesionarios que se preocupan de regularizar su situación con respecto al Banco Hipotecario y es notorio que éste está sufriendo las consecuencias. Si ejecuta a los deudores, cada acción que deduce es un pleito de dudoso éxito, y, entretanto, aquéllos continúan usufructuando la tierra hipotecada o explotándola por cuenta propia y en muchos casos con el mismo capital procedente de la hipoteca cuyo servicio descuidan.

Si se les compeliera al cumplimiento de las obligaciones contraídas, si se les forzara a vender la tierra y entregarla al colono en la forma estipulada, es evidente que se les induciría indirectamente

a cancelar sus cuentas en el Banco para adquirir el derecho a rescindir el contrato de concesión y eximirse de la hoy onerosa obligación de formar el centro agrícola. Pero, ni la ley de 25 de Noviembre de 1887, ni los reglamentos en conformidad con los cuales se han hecho las concesiones, dan medio alguno para compelerlos, ni dejan lugar a otra acción que no sea la civil por indemnización de daños y perjuicios, acción por demás difícil y de incierto resultado.

Es ésta una situación que no debe disimularse, porque en ella se abroquelarán los empresarios, mientras una ley no la modifique. Y es también ella la que explica el escaso resultado que han dado las medidas adoptadas por el P. E., que no ha podido disponer de otros medios para modificarla.

Pienso, pues, que no queda sino una disyuntiva: o la Legislatura arbitra medios para compeler a los empresarios a cumplir todas las obligaciones contraídas, o los exonera de ellas a condición de que regularicen el servicio de su deuda al Banco Hipotecario en una forma equitativa, que también habría que arbitrar.

Lo contrario importaría prolongar indefinidamente una situación irregular y a todas luces inconveniente.

*

* *

La situación legal de los centros agrícolas concedidos en tierras fiscales es muy distinta de la de los concedidos en terrenos de propiedad privada. La ley de Noviembre 25 de 1887 hizo, en efecto,

una excepción a la ley general de tierras públicas, al autorizar al P. E. para enajenarlas en venta privada. Pero, la hizo bajo la condición y con el exclusivo objeto de que las había de destinar a formación de centros agrícolas. De manera, pues, que el P. E. no puede cambiar este destino ni eximir a los empresarios de la condición impuesta, rescindiendo los contratos.

El interés del Fisco está doblemente comprometido en ellos, porque además de la hipoteca acordada en términos sumamente liberales, hay la circunstancia de que las tierras vendidas lo fueron a los reducidísimos precios de cinco a doce pesos por hectárea, que si era equitativo en la época de la venta, lo era en el concepto de que se formarían las colonias agrícolas proyectadas.

No habiéndose cumplido esta condición y no siendo posible acordar la rescisión del contrato si no se restituía la tierra al Fisco, el P. E. se ha visto recientemente en la necesidad de dictar la siguiente resolución, cuyos considerandos la explican suficientemente:

La Plata, Abril 2 de 1898.

Resultando de los datos que existen en el Ministerio de Obras Públicas:

1º Que han vencido con exceso los plazos que las respectivas concesiones establecían para que se cumplieran las obligaciones contraídas por los empresarios de centros agrícolas a quienes se vendieron tierras públicas con destino a la formación de los mismos.

2º Que el P. E., en el deseo de facilitar el cumplimiento de dichas obligaciones, ha acordado prórrogas y esperas, concediendo por decreto de Diciembre 17 de 1894 una prórroga general de un año, que de hecho se ha prolongado hasta la fecha.

3º Que las obligaciones que tanto la ley y los decretos reglamentarios como las respectivas concesiones imponen a los empresarios adquirentes de tierra pública, consisten en lo esencial en: 1º fundar colonias de agricultura, vendiéndoles la tierra en fracciones no mayores de trescientas hectáreas, dentro de un plazo de

tres años contados desde la fecha de la escritura de concesión; 2ª destinar a la labranza la mitad, cuando menos, de la tierra adquirida; 3ª destinar el cuatro por ciento de la misma a la formación de bosques en el término de seis años; y 4ª unir los centros agrícolas formados con los ferrocarriles existentes, por medio de vías férreas construídas a costa de los empresarios.

4º Que si bien algunos empresarios solicitaron la exoneración de la obligación de fundar los centros agrícolas, conservando asimismo la propiedad de la tierra, el Poder Ejecutivo no hizo lugar a dicha solicitud (resolución de Octubre 17 de 1894 y decreto de 17 de Diciembre de 1894, Registro Oficial 1894, página 605), considerando que la venta privada de tierra pública, autorizada por el art. 49 de la ley de Noviembre 25 de 1887, estaba subordinada a la condición expresa de que se destinase a la formación de centros agrícolas, no estando por tanto autorizado el P. E. para variar este destino ni para venderla, sin esta condición, en otra forma que la prescripta por las leyes generales de tierras públicas.

5º Que a pesar de estas circunstancias y del largo tiempo transcurrido, la mayoría de los adquirentes de tierra pública para formación de centros agrícolas no han dado cumplimiento ni en mínima parte a las obligaciones antes expresadas y se encuentran, por consiguiente, en estado de mora desde años atrás, y—

CONSIDERANDO:

Que no es posible prolongar por más tiempo un estado de cosas que no sólo mantiene substraída al destino que expresamente le asignó la ley, un área de tierra pública que puede estimarse en 162.000 hectáreas, sino que contraría, con evidente daño de los grandes intereses de la Provincia, los propósitos que inspiraron dicha ley, consistentes, principalmente, en fomentar la agricultura y la población mediante la formación de numerosos centros de cultivo y la mayor división de la propiedad;

Que no habiéndose cumplido las condiciones bajo las cuales el Estado vendió las tierras, debe declararse la caducidad de las concesiones y obtenerse la restitución de aquéllas; pero no habiendo la ley establecido expresamente e *ipso facto* la caducidad y rescisión del contrato, corresponde que sea demandada y obtenida por la vía judicial;

Que en los casos en que no proceda la caducidad y rescisión, deben ejercitarse las acciones necesarias para compeler judicialmente a los empresarios o sus fiadores al cumplimiento de sus obligaciones y para obtener la indemnización de daños y perjuicios causados por la inejecución o demora en la ejecución de los contratos respectivos, daños y perjuicios cuya existencia y monto se hace evidente con sólo tener en cuenta la diferencia existente entre el precio en que por consideración a su destino se vendió la tierra y el que actualmente podría obtenerse por ella y que debió compensarse con los beneficios que la población debía producir a la Provincia, a los cuales se agrega el perjuicio causado a ésta por el hecho mismo de no haberse poblado y que puede estimarse directamente por la renta pública que en su virtud ha dejado de percibirse.

Por estas consideraciones, el Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Artículo 1º Por el Ministerio de Obras Públicas se remitirá al señor Fiscal de Estado una relación completa de las fracciones de tierra pública enajenada a particulares según la ley 25 de Noviembre de 1887, para la fundación de centros agrícolas, como asimismo los expedientes en que obran los contratos respectivos, a efecto de que se deduzca las acciones que corresponda.

Art. 2º Por el mismo Ministerio se pasarán a la Escribanía mayor de gobierno los expedientes de concesión de tierra pública, concedida también para centros agrícolas, en que se hubiese declarado que los concesionarios habían cumplido sus obligaciones y por las cuales se les exoneraba de las mismas, para que notifique al señor Fiscal de Estado las resoluciones respectivas.

Art. 3º Comuníquese, etc.

G. UDAONDO.

EMILIO FRERS.

MEDIOS DE COMUNICACION

Ferrocarriles

La construcción de vías férreas se ha proseguido con bastante actividad, no obstante la desventajosa situación en que a este respecto se encontraba la provincia en los dos primeros años del actual período gubernativo, por razón de la momentánea paralización de los negocios y del retraimiento de los capitales que venía como consecuencia de la crisis y de los sucesos políticos anteriores.

Del cuadro que sigue resulta que desde el 1º de Mayo de 1894 hasta el 1º de Marzo del corriente año ha sido entregada al servicio público una extensión de 465 kilómetros de vías, encontrándose terminados otros 76 kilómetros, lo que hace un total de 541 kilómetros de vías construídas, estando además en construcción 341 kilómetros que muy

pronto se encontrarán habilitados para el servicio, de manera que el aumento total de vías desde 1° de Mayo de 1894 estará representado por la suma de 882 kilómetros.

Líneas construídas y en construcción de Mayo 1.° de 1894 a Febrero 28 de 1898

FERROCARRILES	Entregadas al servicio	Construídas no entregadas al servicio	Total	En construcción
	KM.	KM.	KM.	KM.
Ferrocarril Ensenada				
Empalme con el ramal al mercado de Frutos...	0.640	—	0.640	—
Central Argentino				
Capilla a Vagues	30.900	—	—	—
Pergamino a Colón	52.756	—	83.656	—
Ferrocarril Oeste				
Lincoln a General Pinto	36.000	—	—	—
General Pinto a Villegas	111.000	—	147.000	—
Ferrocarril Sud				
Quequén a Necochea	2.700	—	—	—
Boca (F.C.S.) a Mercado de Frutos	2.300	—	—	—
Lobos a Veinticinco de Mayo	108.800	—	—	—
Saladillo a Alvear	48.150	—	—	—
Lobos a Navarro	23.664	—	—	—
Veinticinco de Mayo a Saavedra	—	74.000	261.614	337.391
Ramal a Sierras Bayas	—	2.000	—	4 461
Ferrocarril Rural				
Carmen al Salto	41.000	—	41.000	—
Urdaniz y Cía.				
Puerto La Plata a Los Talas	7.600	—	7.600	—
	465.510	76.000	541.510	341.852

En un período igual de Mayo 1.° de 1890 a Mayo 1° de 1894, se habían construído 919 kilómetros, lo que demuestra que el movimiento progresivo es constante.

Resumen comparativo de las líneas, de Mayo 1.° de 1890 a Febrero 28 de 1898

FERROCARRILES	EXTENSIÓN TOTAL EN MAYO 1° DE 1890		Construídas de Mayo 1° 1890 a Ab. 30 1894	Construídas de Mayo 1° 1894 a Feb. 28 1894	EXTENSIÓN TOTAL EN FEB. 28 DE 1898	
	Con la capital federal	Sin la capital federal			Con la capital federal	Sin la capital federal
	KM.	KM.	KM.	KM.	KM. (*)	KM.
Ensenada	142.151	134.751	48.500	0.640	188.916	183.891
Central Argentino ...	329.100	329.100	—	83.656	412.756	412.756
Oeste	469.501	443.001	190.900	147.600	807.401	780.901
Sud	1.564.954	1.564.802	680.200	185.614	2.433.768	2.430.616
Rural	176.650	169.650	—	41.000	217.650	210.650
Los Talas	—	—	—	7.600	7.600	7.600
	2.685.356	2.641.304	919.600	465.510	4.068.091	4.026.414

(*) Durante el año 1897 se suprimió la línea entre Central y Casa Amarilla (2 km. 375).

Ha sido declarada la caducidad de las líneas que indica la siguiente planilla:

Cuadro de las concesiones que han caducado desde el 1.° de Mayo de 1894 hasta Febrero 28 de 1898

N° de orden	CONCESIONARIOS	DESIGNACIÓN	FECHA DE LAS RESOLUCIONES
1	Mariano Orzabal	De Florencio Varela a Barracas al Sud ...	Julio 5 1894
2	Lorenzo Ruiz y Cía. ..	Del Puerto La Plata al Salto	Sept. 11 1895
3	Florencio de Basaldúa ..	De Pergamino al límite de la Provincia de Santa Fe, pasando por Colón	Sept. 25 1896
4	F.C. Central Argentino	De Pergamino al límite de la Provincia de Santa Fe, en dirección a Melincué	Sept. 26 1896
5	F. A. Wilkinson y Cía.	De Magdalena y km. 42 a Punta Piedras y Ajó y Balcarce ..... / De Elizalde al Tandil	Julio 17 1897
6	Miguel Terry	De la Estación Cambaceres a Las Yescas	Dic. 15 1897

Con respecto a las líneas de la primitiva empresa R. A. Wilkinson y Cía., debo manifestar que el P. E. ha hecho verdaderos esfuerzos para que

se prosiguiera la construcción de algunas de ellas, en vista de la incuestionable importancia que tenían para los distritos de la costa sud de la Provincia. Las empresas cesionarias de dichas líneas fueron condenadas por decreto de Enero 2 de 1895 a pagar las multas en que habían incurrido, de acuerdo con la ley y contratos de concesión. Pero habiéndose presentado después el representante legal de una de las empresas, la del Ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud, manifestando que creía posible efectuar una operación financiera que permitiría realizar la construcción, se arribó a un convenio en virtud del cual el P. E. suspendió momentáneamente los efectos del mencionado decreto de Enero 2 de 1895 y se fijaron las bases de un arreglo para la terminación de la mayor parte de las líneas. Pero habiendo fracasado esta última tentativa, el P. E. se vió en la penosa necesidad de dictar el decreto de Julio 17 de 1897, cuyo texto considero conveniente reproducir íntegro, no sólo por razón de la importancia de los intereses vinculados a esta concesión y de la considerable suma a que ascienden las multas impuestas ($ 812.000 m/n), sino porque él ha provocado una demanda de la empresa del Ferrocarril del Sud ante la Suprema Corte de la Provincia:

El decreto es el siguiente:

La Plata, Julio 17 de 1897.

RESULTANDO:

Que en Septiembre 28 de 1896 se celebró un convenio entre el P. E. y el representante legal de la empresa del Ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud, en virtud del cual debían suspenderse por el término de cinco meses los efectos del decreto de Enero 2 de 1895, por el cual se declaró que la empresa concesionaria o sus

cesionarios habían incurrido en las multas determinadas por los contratos de concesión;

Que de acuerdo con el artículo 2º del mencionado convenio, el P. E. suspendería por un nuevo término de dieciocho meses los efectos del decreto de Enero 2 de 1905, "si la empresa depositase a la orden del P. E. la suma de 50.000 pesos oro en títulos de la Provincia o cinco mil libras en efectivo" dentro del primer término de cinco meses;

Que esta cláusula del citado contrato no ha sido cumplida, habiendo, por el contrario, vencido con exceso el término que para ello se acordó, sin que la empresa concesionaria haya hecho manifestación alguna tendente a justificar su omisión, y—

CONSIDERANDO:

Que estas circunstancias demuestran que la empresa del Ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud no se encuentra dispuesta a llenar las condiciones de aquel subcontrato, ni a cumplir las obligaciones de los contratos de 1º de Agosto y 5 de Diciembre de 1888;

Que no habiéndose llenado la condición contenida en el art. 2º del contrato de Septiembre 28 de 1896, que constituía su base y punto de partida, quedan insubsistentes las demás estipulaciones del mismo y retrotraído el asunto a su estado anterior, correspondiendo al P. E. dictar las medidas necesarias para que se lleve a debido efecto el decreto de Enero 2 de 1895 y adoptar las demás resoluciones que correspondan al estado de este asunto;

Que en cuanto a las solicitudes presentadas en Enero 24 y Marzo 1º de 1895, respectivamente, por las empresas del Ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud y Ferrocarril del Sud para que se dejara sin efecto el decreto de Enero 2 del mismo año, debe tenerse presente:

1º Que las líneas adquiridas por estas empresas tienen su origen en una sola concesión primitiva, la otorgada a favor de los señores R. A. Wilkinson y C.ª, que no ha sido modificada al operarse la transferencia, de donde resulta que todas las empresas cesionarias tienen idénticas obligaciones con relación a las partes de línea de que son adquirentes, debiendo juzgarse el caso únicamente de acuerdo con las cláusulas de dicha concesión primitiva y considerarse las diversas líneas como componentes de una sola red de ferrocarriles, a los efectos del cumplimiento de las obligaciones contraídas.

2º Que la línea a Ajó y Dolores debió quedar terminada a los dos años después de la respectiva escritura de contrato, según prescripción terminante de la ley de Febrero 25 de 1888, y que habiéndose otorgado esta escritura en Agosto 1º de 1888, dicha línea debió terminarse en Agosto 1º de 1890.

3º Que en cuanto a los otros ramales concedidos por el Poder Ejecutivo por el contrato de Diciembre 5 de 1888, y entre los cuales están comprendidos los que adquirió la empresa del Ferrocarril del Sud, es manifiesta la falta de cumplimiento de las obliga-

ciones contraídas. En efecto, entre dichas obligaciones existía la de presentar a la aprobación del P. E. los planos definitivos de las obras; los señores Wilkinson y C.ª cumplieron esta obligación en Diciembre 5 de 1889, y habiendo sido observados por el Departamento de Ingenieros, se dió vista a la empresa en Febrero 8 de 1890, la que llevó los antecedentes y planos. Pocos días después, se presentó la misma empresa solicitando una prórroga de dieciocho meses para el cumplimiento de todas sus obligaciones, la cual le fué concedida en Febrero 25 de 1890, quedando por tanto obligada la empresa a presentar nuevamente los estudios definitivos dentro del término de la prórroga, lo cual no consta que haya hecho sino en parte, pues hasta la fecha sólo consta que haya presentado los planos para la parte de líneas que ha construído. Pero no obstante estas circunstancias, la empresa dió principio a la construcción de las líneas, como se declara en la solicitud de prórroga de que se ha hecho mención y como lo reconoció también el P. E. en su citada resolución de Febrero 5 de 1890, al declarar eliminada la primera causa de la caducidad establecida en el artículo 27 de la ley de ferrocarriles de 1880, de donde se infiere que, o hubo previa aprobación de planos sin que de ello haya quedado constancia, o que el P. E. los aprobó implícitamente, no considerando necesaria la aprobación expresa para autorizar la prosecución de las obras.

4º Que a pesar de la solicitud en contrario de la empresa Wilkinson y C.ª, el P. E. no declaró insubsistente la cláusula 9ª del contrato de 5 de Diciembre de 1888.

5º Que esta cláusula establece que "la sanción por falta de obligaciones impuestas a los concesionarios será *la caducidad* de la concesión, debiendo *además* abonar como multa y para el fondo de escuelas la suma de cuatro mil pesos moneda nacional por cada mes de retardo en la terminación de cada una de las líneas.

6º Que el hecho de haberse transferido la concesión con posterioridad, en nada altera la situación en que le empresa concesionaria se encontraba en virtud de los hechos de que se ha hecho mérito, quedando sus cesionarios obligados por ellos, y—

Considerando, además: Que el P. E. ha agotado las medidas de tolerancia y equidad, ya sea dejando transcurrir tiempo sobrado para que las empresas regularizaran su situación, ya aceptando el convenio de Septiembre 28 de 1896, que representa un nuevo esfuerzo en el sentido de que se construyesen las líneas no terminadas, siendo, por otra parte, evidente que él no puede dejar de exigir el cumplimiento de las obligaciones de los contratos y de aplicar las penas que la ley o los mismos contratos hubiesen establecido, tanto más cuanto que se trata de líneas cuya construcción se estipuló como una condición y consecuencia de la venta del ferrocarril de La Magdalena, a lo cual se agrega la consideración de que no es posible mantener indefinidamente concesiones que no se cumplen, impidiendo así que puedan presentarse otras propuestas para dotar de ferrocarriles a la importante zona de la Provincia que debía servir el concedido a los señores Wilkinson y C.ª;

Que por lo que hace especialmente a la empresa del Ferrocarril del Sud, no puede invocar como causal de su omisión la imposibilidad de levantar capital para la construcción de las líneas que tomó

a su cargo, pues es notorio que ha podido disponer de los necesarios para otras obras de la misma clase;

Que habiendo la ley de Febrero 25 de 1888 establecido que "la empresa, tanto en la línea que se vende como en las prolongaciones que tenga que efectuar, se sujetará en un todo a la ley general de ferrocarriles", que lo era en aquella época la de Agosto 17 de 1880, es el caso de aplicarle la disposición del artículo 27 de la misma.

Por estos fundamentos, el Poder Ejecutivo—

RESUELVE:

Artículo 1º En lo referente a las disposiciones penales contenidas en la resolución de 2 de Enero de 1895, estése a lo resuelto en esa fecha, aceptándose como bases para la liquidación de las multas respectivas, las indicadas en el informe del Departamento de Ingenieros de fojas 74 y 73 del expediente caratulado "Wilkinson R. A. y C.a, solicitan se obligue a la empresa del ferrocarril del Sud a construir sin demora las líneas que adquirió de la compañía Ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud".

Art. 2º Declárense caducas y sin efecto las líneas concedidas a los señores Roberto A. Wilkinson y Cía., en virtud de los contratos celebrados en 1º de Agosto y en Diciembre de 1888, a excepción del ramal de Magdalena a Atalaya y de la parte construída del ramal a Punta Piedras.

Art. 3º Vuelva este expediente al Departamento de Ingenieros para que se practique una nueva liquidación de las multas en que han incurrido hasta la fecha de esta resolución, las empresas del Ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud y la del Ferrocarril del Sud, tomando como base para ello la parte del informe a que hace referencia el artículo 1º de esta resolución.

Art. 4º La repartición mencionada indicará igualmente la parte del depósito de garantía que cada una de esas empresas debe hacer efectiva, en lo que se refiere a las líneas de la concesión Wilkinson no construídas y según la porción de que, respectivamente, son cesionarias, con la excepción consignada en el artículo 2º.

Art. 5º Fijado que sea el monto de las sumas que deben arrojar las liquidaciones que se indican en los dos artículos anteriores y aprobadas que sean éstas por el P. E., serán remitidos estos antecedentes al Ministerio de Hacienda para que, por intermedio de la Oficina de Procuración Fiscal, se entable acción por cobro de pesos contra las empresas respectivas.

Art. 6º Pase a la Escribanía mayor de gobierno para que notifique a las empresas del Ferrocarril del Sud y Ensenada y Costa Sud.

Art. 7º Comuníquese, etc.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

*

* *

En la actualidad quedan aún en vigor las siguientes concesiones, la construcción de cuyas líneas todavía no ha sido empezada:

Ferrocarril Oeste.—Trenque-Lauquen a Carhué.—Extensión: 137 km. 900.
Ferrocarril Oeste.—Haedo a San Martín.—Extensión: 11 km. 500.
Ferrocarril Sud.—Olavarría a Bahía Blanca por Pringles.—Extensión: 281 km. 695.
Jorge Earl Church.—La Plata a Mercedes.—Extensión: 158 km. 500.
Hope Gibson y C.ª—Puerto San Clemente a Sévigné; Ajó a Maipú; Montes Grandes a Arbolito.—Extensión: 312 km.
Longitud total aproximada de las líneas concedidas y no empezadas: 901 km. 595.

*

* *

Sin que pueda aseverar que el servicio de los ferrocarriles de la Provincia haya llegado a regularizarse hasta ser satisfactorio, ni mucho menos, creo poder afirmar sin vacilación que ha mejorado notablemente durante los últimos cuatro años, habiendo concurrido a este resultado la buena voluntad de algunas de las empresas y la acción del P. E., que se ha desenvuelto mediante una vigilancia tan activa como lo permiten las disposiciones legales y el escasísimo personal asignado al servicio de inspección.

No siendo posible consignar aquí las numerosas resoluciones que a este respecto se han dictado, me concretaré a manifestar que las mejoras se han hecho más palpables en lo que se refiere a la regularidad y exactitud en el movimiento de los trenes de pasajeros, a la seguridad y comodidad de los mismos, a la mayor celeridad en el transporte de las cargas y muy particularmente en lo relativo al transporte de ganados.

El P. E. ha dedicado especial atención a este último servicio, teniendo presente que de él depende en parte muy principal el éxito de la exportación de ganados que tanto incremento está tomando y que representa uno de los problemas de más vital importancia para nuestra ganadería, a lo cual se agrega la consideración de que aun en el interior, el transporte de ganados por ferrocarril tiene ya una marcada influencia en el comercio y movimiento general de los mismos, como que está representado aproximadamente por las siguientes cifras referentes al trienio 1894-96:

Media anual del movimiento de ganados en la Provincia	10.902.273
„ „ „ transportado por ferrocarriles	3.617.919

o sea el 33 % de la totalidad.

El decreto de Abril 29 de 1895 que reglamenta este servicio, ha contribuído eficazmente a que la mortalidad y pérdida de ganado en los trenes, que subía anteriormente a un 15 ó 20 por mil en el ganado mayor y a un 4 ó 5 por mil en el ganado menor, haya descendido hasta 5 por mil en el primero y uno por mil en el segundo.

Una de las causas más inmediatas de las irregularidades o lentitudes en el servicio ferroviario se encuentra en la insuficiencia o en las deficientes condiciones del material rodante y de los depósitos de carga.

El siguiente estado da una idea bastante aproximada de la situación de los ferrocarriles a este respecto:

Cuadro comparativo de las existencias de los ferrocarriles de jurisdicción provincial, de Enero 1.° de 1894 a Enero 1.° de 1898

EXTENSION EN KILOMETROS

FERROCARRIL	CON LA CAPITAL FEDERAL			SIN LA CAPITAL FEDERAL		
	Enero 1° 1894	Enero 1° 1898	Aumento	Enero 1° 1894	Enero 1° 1898	Aumento
B. A. Ensenada	190.651	188.916	—	183.251	183.891	0.640
C. Argentino (S. Oeste)	329.100	412.756	83.656	329.100	412.756	83.656
Oeste	660.401	807.401	147.000	633.901	780.901	147.000
Sud	2.248.154	2.433.768	185.614	2.245.002	2.430.616	185.614
Rural	176.650	217.650	41.000	169.650	210.650	41.000
Los Talas	—	—	—	—	7.600	7.600

LOCOMOTORAS Y WAGONES PARA PASAJEROS

FERROCARRIL	LOCOMOTORAS				WAGONES PARA PASAGEROS			
	Enero 1° 1894	Enero 1° 1898	Aumento	Disminución	Enero 1° 1894	Enero 1° 1898	Aumento	Disminución
B. A. Ensenada	29	40	11	—	66	67	1	—
C. Argentino (S. Oeste)	37	44	7	—	51	61	10	—
Oeste	114	99	—	15	90	109	19	—
Sud	185	185	—	—	262	209	—	53
Rural	6	11	5	—	38	39	1	—
Los Talas	—	1	1	—	—	1	1	—

WAGONES DE CARGA

FERROCARRIL	TOTAL WAGONES DE CARGA			CAPAC. EN TONS. DE 1000 KS.		
	Enero 1° 1894	Enero 1° 1898	Aumento	Enero 1° 1894	Enero 1° 1898	Aumento
B. A. Ensenada	947	998	51	10.061	11.500	1.439
C. Argentino (S. Oeste).....	1.009	1.155	146	15.243	18.484	3.241
Oeste	3.166	3.563	397	29.884	38.322	8.438
Sud	6.282	6.761	479	50.612	63.157	12.545
Rural	500	700	200	2.000	2.800	800
Los Talas	—	—	—	—	—	—

WAGONES PARA GANADO

FERROCARRIL	WAGONES			CAPAC. EN CABEZAS DE GANADO VACUNO			CAPACIDAD EN CABEZAS DE GANADO LANAR		
	Enero 1º 1894	Enero 1º 1898	Aumento	Enero 1º 1894	Enero 1º 1898	Aumento	Enero 1º 1894	Enero 1º 1898	Aumento
B. A. Ensenada	59	59	—	684	684	—	6.260	6.260	—
C. Argentino (S. Oeste)...	49	54	5	865	1.003	138	1.751	5.506	3.755
Oeste	184	246	62	2.514	3.608	1.094	20.910	26.376	5.466
Sud	501	672	171	6.012	9.891	3.879	65.130	78.114	12.984
Rural	20	20	—	60	60	—	500	500	—
Los Talas	—	—	—	—	—	—	—	—	—

GALPONES Y DEPOSITOS PARA CARGAS

Sin la Capital Federal

FERROCARRIL	NÚMERO			CAPACIDAD EN TONS DE 100 KS.		
	Enero 1º 1894	Enero 1º 1898	Aumento	Enero 1º 1894	Enero 1º 1898	Aumento
B. A. Ensenada	9	9	—	7.491	7.491	—
C. Argentino (S. Oeste).....	20	27	7	37.220	52.875	15.655
Oeste	48	60	12	60.993	68.697	7.704
Sud	143	157	14	105.954	136.851	30.987
Rural	4	4	—	4.320	4.320	—
Los Talas	—	—	—	—	—	—

CORRALES Y BRETES PARA GANADOS

Sin la Capital Federal

FERROCARRIL	Nº DE CORRALES			CAPAC. DE LOS CORRALES M²				Nº DE BRETES		
	Enero 1º 1894	Enero 1º 1898	Aumento	Enero 1º 1894	Enero 1º 1898	Aumento	Disminución	Enero 1º 1894	Enero 1º 1898	Aumento
B. A. Ensenada	7	11	4	2.240	3.500	1.260	—	7	11	4
C. Argentino (S. Oeste)...	10	16	6	6.005	23.894	17.889	—	12	17	5
Oeste	27	43	16	18.184	11.767	—	6417	26	43	17
Sud	58	100	42	15.268	41.158	25.890	—	107	115	8
Rural	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Los Talas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Como se ve, varias empresas han hecho algunos esfuerzos en el sentido de aumentar la capacidad de transporte de su material rodante así como el número y capacidad de sus depósitos, corrales y embarcaderos de ganado. Pero es fuera de duda que aun puede exigírseles más. A este respecto debo manifestar con franqueza que he evitado en lo posible una intromisión demasiado directa de la autoridad administrativa en la gerencia de las empresas, y he preferido siempre compelerlas indirectamente, obligándolas, con severidad en algunos casos, a prestar sus servicios en las condiciones debidas, dejándoles, sin embargo, la mayor libertad posible para elegir los medios tendientes a obtener tal resultado. Debo reconocer con ingenuidad que en algunos casos no he logrado que este procedimiento produjese el resultado propuesto y en vista de ello he creído que se impondría la necesidad de una intervención más directa.

Pero hasta hace poco no poseían las autoridades de la Provincia ninguna estadística combinada de modo a poder apreciar con alguna exactitud la totalidad de su movimiento ferroviario, ni la relación de sus medios de transporte con los productos transportados, de manera que se encontraban a obscuras a ese respecto y carecían de base para determinar con seguridad hasta qué grado podían llevar sus exigencias con respecto a este punto.

Con el fin de salvar esta deficiencia y de no proceder arbitrariamente, se dispuso que el Departamento de Ingenieros formase una estadística especial, de acuerdo con las indicaciones del Ministerio.

Venciendo resistencias y dificultades explicables, se ha conseguido obtener, aunque con mucho

Datos comparativos entre la carga transportada y el material de transporte en las líneas de jurisdicción provincial

FERROCARRIL	Extensión de las líneas en kilómetros		Locomotoras		Wagones para carga		Wagones para ganados		Cargas transportadas en toneladas Media anual — — En el trienio		Hacienda transportada Media anual — — En el trienio		AUMENTO EN la carga transportada	Wagones de carga	Hacienda transportada	Wagones para haciendas
	1892	1897	1892	1897	1892	1897	1892	1897	1891/93	1894/96	1891/93	1894/96	%	%	%	%
Buenos Aires y Ensenada...	131	180	29	40	961	999	49	55	16.405 (*)	29.542	205.882 (*)	423.977	80	4	106	12
Central Argentino	329	360	47	40	996	1.048	33	49	135.800 (*)	244.541	100.753 (*)	207.481	80	5	106	48
Oeste	541	762	113	105	3.396	3.481	189	284	280.256	504.676	214.271	441.251	80	3	106	50
Sud	1.718	2.364	183	187	6.294	6.806	500	634	276.660	389.380	1.628.441	2.544.950	41	8	56	27
Tramway Rural	170	211	6	13	500	700	20	20	30.118 (*)	54.235	126 (*)	260	80	40	106	—

(*) Valores calculados.

retardo, algunos datos relativos al movimiento anterior. Para lo sucesivo se ha organizado esta estadística en forma conveniente.

Con algunos de los datos obtenidos hasta ahora se ha podido formar a última hora el cuadro de la página anterior.

Este cuadro presenta cifras que, si bien pueden estar sujetas a rectificación, son harto sugestivas y permiten la comparación del aumento en la extensión de las líneas y transportes efectuados, con el aumento de los medios de transporte o sea del material rodante, poniendo de manifiesto la notable desproporción existente en el aumento respectivo de estos dos factores del movimiento ferroviario, que debiera ser correlativo.

El P. E. se ha visto en la necesidad de aplicar diversas multas a las empresas, ya por no haber efectuado la construcción de las líneas contratadas o las obras ordenadas, ya por faltas en el servicio. El monto de las aplicadas por los dos primeros conceptos, alcanza a $ 899.600 m/n y el de las correspondientes a faltas en el servicio a $ 12.000, que se distribuyen entre las varias empresas. Anteriormente, y desde el año 1888, sólo se habían aplicado dos multas por valor de $ 22.000 una y $ 2.000 la otra. Pero las empresas oponían todo género de excepciones dilatorias a la Dirección General de Escuelas, que, según la práctica seguida, gestionaba su cobro. Apercibido de ello el P. E., dictó el siguiente decreto, y estableció la compensación de los créditos a favor y en contra de las empresas:

La Plata, Octubre 14 de 1896.

Con el propósito de uniformar el procedimiento para hacer efectivas las multas que se aplican a las empresas de ferrocarriles y de activar, por otra parte, las gestiones que existen pendientes sobre esa materia, el Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Artículo 1º Las multas que se apliquen a las empresas de ferrocarriles de jurisdicción provincial, por infracciones a las leyes y prescripciones reglamentarias que las rigen, deberán tramitar por el Ministerio de Obras Públicas, el que hará las gestiones necesarias para su cobro, por intermedio de las reparticiones que corresponda.

Art. 2º A los efectos del artículo anterior, recábese de la Dirección de Escuelas remita al Ministerio de Obras Públicas una relación de todas las multas cuyo cobro esté pendiente y en la que se expresará los datos siguientes:

1º Designación de las empresas;

2º Monto de las multas:

3º Causas por las que han sido aplicadas;

4º Estado en que se encuentren las gestiones entabladas para su percibo.

Art. 3º En caso de no haberse hecho gestiones para percibir las multas, la Dirección General de Escuelas enviará al mismo Ministerio los antecedentes originales que le hubiese remitido el Departamento de Ingenieros, para proceder en la forma establecida en el artículo 1º.

Art. 4º En lo sucesivo, las sumas que se recauden por concepto de las multas a que se refiere este decreto, se depositarán en el Banco de la Provincia a la orden de la Dirección General de Escuelas, pasándosele el aviso correspondiente.

Art. 5º Comuníquese a quienes corresponda, publíquese e insértese en el R. O.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

Las multas son penas disciplinarias cuya aplicación definitiva está reservada exclusivamente al P. E. y ninguna otra autoridad puede someterlas a revisión, como se ha pretendido, mientras no se pruebe que la ley ha sido mal aplicada o que no existe el hecho en virtud del cual se ha impuesto la pena.

*

* *

En lo tocante a las tarifas de los ferrocarriles, que siendo una de las más graves cuestiones económicas del país tendrá siempre que preocupar muy seriamente a los poderes públicos, debo reproducir las ideas que tuve el honor de manifestar a V. H. en mi memoria de 1895 y que mi experiencia posterior no ha hecho más que confirmar. Creo, como entonces, "que hemos de tener que llegar al fin a la adopción de un régimen de libertad de tarifas reguladas sólo por la competencia, semejante al que impera en Inglaterra y Estados Unidos, en que el Estado interviene sólo para exigir que aquéllas sean justas y razonables, como lo preceptúa también la ley argentina de ferrocarriles nacionales, y para prohibir las tarifas diferenciales que importen una preferencia indebida". Consecuentemente con este principio habrá que destruir el monopolio y abolir los privilegios de construcción.

Es notorio que las leyes de concesión han dejado a la administración pública una intervención sumamente limitada en esta materia, a tal extremo que en la mayor parte de los casos es ilusoria, de modo que más de una vez aquélla se ve forzada a la inacción, aun en presencia de los reclamos más justificados.

Una campaña abierta en los últimos tiempos contra las tarifas excesivas ha provocado un verdadero movimiento de opinión, particularmente en el sud de esta Provincia, cuyo movimiento comercial domina y monopoliza el Ferrocarril del Sud.

pero no ha logrado conmover a la empresa y es sabido que no ha producido efectos sensibles.

A mi ver, es indudable que el régimen de las tarifas de nuestros ferrocarriles es malo, y que en muchos casos ellas son excesivas y, sobre todo, injustas.

Sin embargo, me parece imposible sostener de una manera absoluta y general que las tarifas sean tan elevadas que impidan el desenvolvimiento agrícola o comercial, pues está contradiciendo esta afirmación el hecho de que únicamente allí donde los ferrocarriles tienden sus rieles, es donde se levantan desde luego una agricultura más floreciente e intensa y una población considerable que se extienden a ambos costados de las vías como una faja que las oprime hasta el límite de su atracción. Fuera de este límite, que rara vez excede de 25 a 30 kilómetros, la agricultura y la población se encarecen y la campaña recobra su aspecto ordinario, lo que demuestra que, a pesar de sus tarifas, es el ferrocarril el principal agente de aquella transformación.

Pero lo que me parece inadmisible es que se consienta que las empresas de ferrocarriles se conviertan en reguladoras discrecionales y omnipotentes de la vida comercial y económica de las diversas regiones que recorren, porque ésta es una función que, si puede estar sujeta a reglamentación, es eminentemente gubernamental. Y, sin embargo, la ejercen indirectamente las empresas cuando se deja a su discreción y voluntad favorecer o retardar el movimiento y progreso de determinadas regiones o localidades por medio de sus tarifas.

Respetuoso como me confieso de los grandes

capitales invertidos bajo la fe de nuestras leyes en la construcción de los ferrocarriles, así como de los intereses que a ellos se vinculan, tan sagrados como cualesquiera otros, me he visto en la necesidad de dedicar a esta cuestión un estudio muy detenido antes de decidirme a indicar una resolución gubernativa. Pero en vista de los informes y datos acumulados últimamente, el P. E. resolvió al fin dictar el decreto de Marzo 28 del corriente año, cuyo tenor es el siguiente:

La Plata, Marzo 28 de 1898.

Resultando de los informes que obran en el Ministerio de Obras Públicas:

1º Que son frecuentes las reclamos formulados ante el mismo por infracción a las leyes que rigen a las empresas de ferrocarriles de la Provincia, especialmente en cuanto se refiere a la aplicación de las tarifas, con cuyo motivo se ha hecho notar la necesidad de fijar con precisión el alcance que corresponde dar a diversas disposiciones de las mencionadas leyes, a fin de prevenir los abusos a que dé o pueda dar lugar la falta de reglamentación de las mismas.

2º Que una de las irregularidades más perjudiciales a los intereses públicos se encuentra en el hecho de que algunas de las empresas alteran sus tarifas sin otra norma que su propio criterio y aún sin observar en todos los casos las formalidades establecidas por las leyes.

3º Que dicha alteración se efectúa principalmente por la aplicación de tarifas especiales y por modificaciones en la clasificación de las cargas y en el premio del oro, y—

CONSIDERANDO:

Que el derecho de que gozan algunas de las empresas de ferrocarriles de la Provincia, en virtud de las respectivas leyes de concesión, para fijar sus tarifas sin intervención del Gobierno, no implica la facultad de alterar dichas tarifas sin sujeción a regla ni forma alguna de procedimiento, siendo deber del P. E. aplicar las disposiciones legales del caso y obligar a las empresas a ceñirse a ellas;

Que en lo tocante a las tarifas especiales debe observarse lo siguiente:

1º Es principio fundamental que toda tarifa de ferrocarril debe ser razonable y justa. De él emana la base en virtud de la cual los precios de transporte en las líneas de una misma empresa deben guardar cierta proporción con la distancia recorrida, sin cuya base

las tarifas carecerían de lógica y no sólo dejarían de ser razonables sino que no habría equidad y justicia en ellas, ni sería posible apreciarla en su aplicación a los transportes de diferentes localidades. El principio enunciado se encuentra, por otra parte, establecido expresamente en la ley nacional de ferrocarriles (artículo 44) e importando esta disposición una reglamentación del comercio, es ley suprema a la cual deben conformarse en sus actos comerciales las empresas de ferrocarriles de la Provincia como cualesquiera otras sociedades o corporaciones creadas o autorizadas por el Gobierno de la misma, el cual, a su vez, está en el deber de velar por que sea cumplida por dichas empresas.

2º Las rebajas especiales de precios implican, entre tanto, una alteración de las tarifas generales y una excepción de las mismas, tendiente a favorecer a determinados cargadores o a determinadas localidades y a establecer diferencias que resultan injustas con respecto a otros cargadores u otras localidades, siempre que no sean extensivas a todas las localidades servidas por las líneas de una empresa, siendo evidente que en este caso estarán en contradicción no sólo con el principio establecido en el citado artículo 44 de la ley nacional, sino también con el artículo 93 de la ley de ferrocarriles de la Provincia.

3º La facultad que el artículo 49 de la ley nacional de ferrocarriles acuerda a las empresas para conceder rebajas a los cargadores en determinados casos, no puede implicar la derogación de las disposiciones anteriormente citadas y sólo debe entenderse sin perjuicio de mantener la proporcionalidad de que antes se ha hecho mérito, de tal modo, que si la reducción que autoriza el artículo 49 citado se acordase a los cargadores de una parte de la línea, debe acordarse a los de toda la línea en la proporción que corresponda a las respectivas tarifas, y en relación con las distancias.

4º De los datos e informes suministrados por el Departamento de Ingenieros a requirimiento del Ministerio de Obras Públicas, resulta que las tarifas especiales que otorgan algunas de las empresas de ferrocarriles de la Provincia están en pugna con las disposiciones y conclusiones consignadas en los párrafos que preceden.

En las planillas formadas por el Departamento de Ingenieros se observan, entre otros, los siguientes casos más notables y que ponen de manifiesto incongruencias inexplicables a pesar de haberse tomado uniformemente el 125 % de premio para la reducción:

Mar del Plata situado a 401 y *Camet* a 389 kilómetros del *Mercado Central* de Frutos, gozan de una tarifa especial, según la cual pagan en pesos moneda de curso legal:

LOCALIDAD	KMS.	2ª CLASE	4ª CLASE	6ª CLASE	7ª CLASE	CLASE B (1)	CLASE C (2)	CLASE G (3)	CLASE M (4)
Mar del Plata	401	—	15.—	10.—	10.—	15.—	15.—	15.—	7.50
Camet	389	—	15.—	10.—	10.—	15.—	15.—	15.—	7.50

(1) Lana en lienzos o bolsas (2) Lana en fardos, cerda y cueros lanares. (3) Cueros vacunos secos. (4) Papas por 5000 kilos.

Mientras que los siguientes puntos, situados a menor distancia, pagan por las mismas clases, respectivamente:

LOCALIDAD	KMS.	2ª CLASE	4ª CLASE	6ª CLASE	7ª CLASE	CLASE B	CLASE C	CLASE G	CLASE M
Vivoratá	364	—	35.56	20.79	13.75	25.—	25.—	25.—	10.64
Coronel Vidal	340	—	34.04	20.—	13.23	30.—	30.—	30.—	10.26
Ayacucho	334	—	33.53	19.71	13.03	40.96	27.95	50.67	10.13
Maipú	272	—	23.35	16.83	11.14	34.76	23.63	43.02	8.71
Dolores	205	—	22.73	13.73	9.09	28.04	19.05	34.72	7.16

Necochea y *Quequén*, situados a 528 y 526 kilómetros respectivamente, de *Mercado Central*, y que son extremo de un ramal de Ferrocarril del Sud, pagan en virtud de tarifas especiales:

LOCALICAD	KMS.	2ª CLASE	4ª CLASE	6ª CLASE	7ª CLASE	CLASE B	CLASE C	CLASE G	CLASE M
Necochea	528	24.59	24.59	24.59	16.27	33.75	16.88	39.38	12.53
Quequén	526	24.55	24.55	24.55	16.22	33.75	16.88	39.38	12.51

o sea lo mismo o menos que los siguientes puntos:

LOCALIDAD	KMS.	2ª CLASE	4ª CLASE	6ª CLASE	7ª CLASE	CLASE B	CLASE C	CLASE G	CLASE M
Pieres	509	27.—	27.—	24.14	15.98	37.13	19.91	46.13	12.33
Lobería	487	33.75	33.75	23.65	15.64	42.50	23.63	54.—	12.06
El Moro	467	33.75	33.75	23.18	15.32	42.50	23.63	54.—	11.83
Balcarce	422	48.56	37.89	22.14	14.63	46.19	31.57	57.11	11.32

En el Ferrocarril Buenos Aires y Ensenada, ramal Magdalena, las tarifas especiales no guardan proporción con las distancias, puesto que de *Casa Amarilla* a *Magdalena* (109 kilómetros) se cobra por cargas pasando de 1000 kilos:

LOCALIDAD	KMS.	2ª CLASE	4ª CLASE	6ª CLASE	7ª CLASE	CLASE B	CLASE C	CLASE G	CLASE M
	109	15.—	10.—	8.—	7.—	15.—	—	—	—
mientras se cobra:									
De Hipódromo a Magdalena	55	14.20	10.33	6.77	4.50	11.21	—	—	—
De Casa Amarilla a Vieytes	112	20.—	15.05	9.38	6.21	17.—	—	—	—

resultando, además, que con el 125 % por premio del oro, la tarifa especial de 7ª clase a *La Plata* y *Magdalena* y la de cereales al *Puerto* para embarque con premio de 80 % son mayores que las ordinarias.

Los ejemplos citados demuestran que, en la mayor parte de los casos, las tarifas especiales favorecen únicamente a determinadas localidades, llegando en muchos de ellos a producirse la anomalía de que igual clase de mercaderías procedentes de estaciones situadas a mitad de distancia que otras, paguen el mismo o mayor precio de transporte que las procedentes de estas últimas.

CONSIDERANDO ADEMÁS:

Que la clasificación de las mercaderías en diversas categorías, no es un elemento constitutivo de las tarifas mismas, siendo de todo punto evidente que el derecho de fijar estas tarifas acordado a las empresas, en manera alguna puede obstar a que el P. E. establezca reglas uniformes para la mencionada clasificación, toda vez que esto sólo importa dictar una norma para la preparación y equitativa aplicación de las tarifas, que deja a salvo el derecho de las empresas para fijar el precio del transporte en cada caso:

Que por lo que se refiere al premio del oro debe tenerse en cuenta, además, el hecho notorio de que las empresas fijan cuotas proporcionales del mismo completamente arbitrarias y distintas según clase de mercaderías, distancias recorridas, etc., lo que ocasiona tales alteraciones y diferencias en los precios establecidos en las tarifas, que éstas llegan a ser ilusorias, desapareciendo, además, en ellas, toda proporcionalidad y justicia:

Que las precedentes consideraciones demuestran que es indispensable reglamentar las condiciones y formalidades a que deben ajustarse las empresas en la preparación y aplicación de sus tarifas, estableciendo al efecto reglas uniformes y aplicables a todos los ferrocarriles de la Provincia de acuerdo con las leyes respectivas y en concordancia, especialmente, con los propósitos del artículo 5º de la ley de ferrocarriles de la Provincia.

Por estos fundamentos, el Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Artículo 1º Después de sesenta días de la fecha y para lo sucesivo, las empresas de ferrocarriles de la Provincia quedan sujetas a lo dispuesto en los artículos siguientes:

Art. 2º Toda tarifa especial y toda modificación de las tarifas ordinarias establecidas para el transporte de pasajeros, carga o encomiendas, deberá ser previamente publicada en el tiempo y modo determinado por la ley para las tarifas ordinarias, debiendo, además, comunicarse al Departamento de Ingenieros por lo menos ocho días antes de su vigencia.

Art. 3º En las líneas de una misma empresa y en igualdad de condiciones del transporte y de los objetos transportados, no será permitido percibir por una distancia menor el mismo o mayor pre-

cio que el que se cobre por otra distancia mayor, salvo autorización expresa del P. E.

Art. 4º Toda reducción de precios acordada a los pasajeros o cargadores de una localidad o estación será acordada igualmente a los pasajeros o cargadores de todas las estaciones de la misma línea o sus ramales, en la proporción que corresponda con relación a los precios de las respectivas tarifas ordinarias.

Art. 5º Las rebajas accidentales que para lugar y día determinado se hiciesen en los precios de transportes de pasajeros, podrán acordarse sin los requisitos establecidos en el artículo 2º, pero deberán ser autorizados previamente por el Departamento de Ingenieros y en ningún caso podrán quedar en vigencia por mayor tiempo que el determinado.

Art. 6º La división y clasificación en categorías de las cargas y efectos, para los fines del transporte, se hará, en adelante, por el Departamento de Ingenieros que preparará las planillas correspondientes, previa audiencia de las empresas. Dichas planillas serán sometidas a la aprobación del P. E. y podrán ser revisadas y reformadas de tiempo en tiempo con las mismas formalidades. Mientras las nuevas planillas de clasificación no fuesen aprobadas por el P. E. regirán las que estuviesen vigentes.

Art. 7º Las empresas no podrán, en caso alguno, alterar o modificar la clasificación establecida, sin previa autorización del P. E.

Art. 8º Tanto el tipo del premio del oro como la proporción del mismo que se cobre para la conversión a moneda de curso legal de los precios de tarifa fijados a oro, deberán ser uniformados en todas las líneas de una misma empresa e iguales para todas las estaciones de las mismas y para toda clase de transportes.

Art. 9º En todo caso de infracción a las disposiciones anteriores se aplicará a la empresa contraventora una multa que se determinará de acuerdo con el artículo 127 de la ley de ferrocarriles de la Provincia.

Art. 10. Comuníquese, publíquese y dése al R. O.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

*

* *

Con referencia a la trascendental cuestión sobre la jurisdicción de los ferrocarriles de la Provincia, nada importante tengo que agregar a lo que tuve el honor de exponer en el seno de la H. Cámara de Diputados en Septiembre del año pasado. La Provincia ha continuado ejerciendo dicha jurisdicción en la forma acostumbrada, sin que

ningún hecho la haya perturbado, pues uno o dos casos de competencia suscitados con autoridades dependientes del gobierno de la Nación y en que han sido parte una o dos empresas de ferrocarriles, no tienen más relación con aquella cuestión que el hecho de haber sido provocados por actos de dichas empresas, como pudieran serlo por cualquiera otra empresa o particular.

Como lo he manifestado repetidas veces, la cuestión es sumamente compleja: la ley nacional de ferrocarriles contiene disposiciones que son inconciliables con las prerrogativas provinciales y a su vez la ley de la Provincia invade, en algunas de sus prescripciones, el dominio propio y exclusivo de la legislación nacional, de manera que ocurrirán casos muy diversos, que las resoluciones judiciales tendrán forzosamente que distinguir para establecer a qué autoridad corresponde constitucionalmente la jurisdicción o competencia. La solución que se impone es, a mi ver, la reforma de ambas leyes, en una forma que concilie las atribuciones constitucionales del gobierno de la Nación con las de los gobiernos de Provincia.

Ferrocarriles agrícolas y económicos

La idea de construir en la Provincia ferrocarriles agrícolas de vía angosta, surgió en 1894 con motivo de la solicitud de concesión presentada por los señores Roldán y Kiernan al P. E. y que éste remitió a V. H. apoyándola en cuanto al pensamiento fundamental y llamando sobre ella la atención de V. H., aunque manifestase al mismo tiempo su juicio poco favorable al trazado propuesto.

En el mensaje con que fué acompañada se expusieron brevemente las ideas del P. E. respecto de esta clase de ferrocarriles y tuve ocasión de ampliarlas en mi primera memoria.

La idea se abrió amplio camino y propiciada con brillo en el seno de la Legislatura por el señor diputado ingeniero Orlando Williams, que presentó el primer proyecto de ley general sobre la materia, hase convertido finalmente en la ley de Diciembre 31 de 1897.

Su sanción ha llegado precisamente en momentos en que se producía el movimiento de opinión a que anteriormente me he referido, tendente a obtener la reducción y mayor uniformidad de las tarifas de los ferrocarriles de la Provincia; y si bien no la creo a cubierto de toda crítica, paréceme indudable que puede ser de grande utilidad para romper el monopolio de algunas de las líneas actuales y establecer una competencia moderadora de los precios de transporte; pero sobre todo, para llenar los objetos que les atribuí en mi informe anterior.

Si dicha ley se aplica con equidad y sano criterio, no sólo podrá contribuir a crear un factor importantísimo para el desenvolvimiento agrícola de la Provincia, sino que lejos de constituir a estos ferrocarriles en enemigos de las grandes líneas actuales, los establecerá como una nueva fuerza destinada a aumentar el movimiento y tráfico de las mismas, sin perjuicio de que en caso necesario se independicen ambos sistemas.

Llegan ya a diez las solicitudes de concesión de esta clase de ferrocarriles que se han presentado al Ministerio y que éste ha sometido a estudio del

Departamento de Ingenieros por lo que se refiere a la parte técnica.

En muchas de ellas se observa ya el propósito de abarcar grandes zonas, constituyendo redes completas e independientes que se ramifican por toda la Provincia.

Pienso que hay que prevenirse contra esta tendencia acaparadora, que puede llegar a ser muy perjudicial; y considerando que estos ferrocarriles deben, ante todo, servir a necesidades locales, o, si se quiere, regionales, conceptúo que es necesario someterlas a la siguiente regla principal: toda red o línea de ferrocarriles económicos cuyo desarrollo lineal exceda de cien o ciento cincuenta kilómetros, deberá dividirse en tantas secciones de cien kilómetros o fracción, cuantas quepan en el recorrido total; cada sección será considerada con independencia de las demás para los efectos de su construcción, fijándose el plazo respectivo para cada sección y caducando *ipso facto* las secciones no terminadas en el plazo determinado.

En mi sentir debiera además establecerse en los contratos de concesión una cláusula de previsión para el porvenir, fijando una duración limitada, y cuyo máximum podría fijarse en noventa y nueve años, para cualesquiera privilegios o franquicias que se acuerden, de tal manera que sea posible someterlas a las revisiones periódicas y a las alteraciones que necesariamente impone el transcurso del tiempo y la consiguiente modificación de las condiciones económicas del país, salvo que una gran concurrencia de empresas constructoras permitiese sujetarlas a la cláusula, hoy frecuente en los Estados Unidos y otros países, que reserva a las Legislaturas el derecho de revocar o modificar en

cualquier tiempo las condiciones de la concesión, sin perjuicio de los derechos ya adquiridos. (1)

Telégrafos

La actual administración ha construído 645 kilómetros de líneas telegráficas, con un costo total de $ 143.207 m/n, según puede verse en el siguiente cuadro:

Líneas construídas desde el 1.° de Mayo de 1894 hasta el 30 de Abril de 1898

DESIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS	EXTENSIÓN	COSTO	AÑO
	km. m.	$ m/n cts.	
De Casilla de prácticos a Administración del Puerto	5.700	1.000 —	1894
„ General Belgrano a Pila	44.400	10.018.85	1895
„ Mar del Plata a General Alvarado	40.140	8.924.57	1895
„ Lincoln a General Pinto	37.000	8.709.45	1895
„ Ramal línea Balcárce a Lobería	25.417	7.225.70	1895
„ Casa de máquinas a Observatorio	4.800	910.—	1895
„ General Pinto a General Villegas	106.800	23.223.99	1896
„ La Plata a Gran Dock (Ensenada)	8.000	1.730.25	1896
„ Maipú a Tuyú	39.100	9.689.07	1896
„ Rojas a General Arenales	55.721	13.020.86	1896
„ Maipú a Coronel Vidal	67.200	13.472.51	1897
„ Laprida a General Lamadrid	52.500	11.175.78	1897
„ General Lamadrid a Coronel Suárez	64.358	12.118.30	1897
„ Coronel Suárez a Saavedra	68.840	22.000.—	1898
Prolongación de la línea a Tuyú	25.500		
Totales	645.476	143.207.43	

La planilla que sigue demuestra asimismo el estado anterior de las líneas de la Provincia comparado con el actual, resultando de él que la red completa alcanza un desarrollo total de 4771 kilómetros:

(1) ELLIOTT. *A Treatise on the law of railroads*. 1897, vol. I, pág. 65.

Resumen comparativo

	EXTENSIÓN	Costo total	Costo por km.
	km. m.	$ m/n cts.	$ m/n cts.
Extensión total de las líneas de la Provincia en Mayo 1.º de 1890	3.970.073	?	?
Líneas construídas desde el 1.º de Mayo de 1890 hasta el 30 de Abril de 1893	70.520	19.270.45	273.26
Líneas construídas desde el 1.º de Enero de 1894 hasta el 30 de Abril de 1894. (Intervención nacional)	85.000	18.731.19	220.36
Líneas construídas desde el 1.º de Mayo de 1894 hasta el 30 de Abril de 1898	645.476	143.207.43	221.86
Extensión total de las líneas de la Provincia en Abril 30 de 1898	4.771.069		

Con las líneas últimamente construídas quedan servidos por la red de la Provincia todos los pueblos cabeza de partido, con excepción de cinco, que son: Guaminí, Puán, Adolfo Alsina, Villarino y Patagones, que tienen comunicación telegráfica por medio de las líneas de la Nación. A estas obras debe agregarse la reparación completa de unos 650 kilómetros de las líneas antiguas.

La administración del ramo ha preparado un vasto proyecto de aumento de los hilos conductores, que considera indispensable realizar para mejorar aún más el servicio, pues es indudable que las líneas existentes se encuentran ya sumamente recargadas, lo que dificulta la rapidez de las comunicaciones. Este proyecto parece tanto más justificado cuanto que el movimiento telegráfico de las líneas provinciales ha aumentado en los últimos años en una proporción que puede estimarse en un diez por ciento. El aumento proyectado exigiría la colocación de 1801 kilómetros de hilos conductores y su costo se estima en la suma de pesos 142.142 10/n.

Por lo que se refiere al servicio, creo que no es exagerado aseverar que se ha hecho en condiciones sumamente satisfactorias.

Entre otras causas que han contribuído a su mejora debe citarse, especialmentefi la de haberse restringido el uso oficial del telégrafo, que había llegado a degenerar en un verdadero abuso, habiéndose dictado, además, un prolijo reglamento que contribuye eficazmente a mantener a la administración en un excelente pie de regularidad y disciplina.

Puentes y Caminos

Este capítulo podría absorber por sí solo la labor de un Ministerio, si hubiese de darse cumplida satisfacción a las necesidades públicas a que responde; y sería también menester dedicar a las obras a que se refiere, por lo menos la mitad de lo que el presupuesto vigente destina para todos los servicios dependientes del Ministerio de Obras públicas, lo que quiere decir que los actuales recursos son absolutamente insuficientes para dar a la Provincia una buena viabilidad.

En mi memoria anterior tuve oportunidad de demostrarlo extensamente y de exponer la necesidad de afrontar este problema, cuya falta de solución es quizás uno de los mayores obstáculos opuestos a la expansión y al incremento de nuestra agricultura.

Con ese motivo sometí a la consideración de V. H., aunque trazado a grandes rasgos, un proyecto de organización que comprendía la creación de recursos extraordinarios y especiales, afectados ex-

clusivamente a este servicio y la de un departamento central a cuyo cargo pudiese estar la administración y superintendencia general del ramo y la dirección técnica de todas las obras.

Desgraciadamente, el P. E. no ha podido insistir en él por el mismo motivo que ha detenido otras iniciativas. No ha creído prudente poner por obra un plan tan vasto como era aquél, mientras la Provincia estuviera obligada, ante todo, a rehabilitar su crédito, y toda vez que la situación agrícola no ha sido lo suficientemente próspera para que la campaña soportase con facilidad un gravamen nuevo y de alguna consideración, por mucho que éste debiese convertirse, en definitiva, en inestimable beneficio.

Sin embargo, me parece indudable que los poderes públicos de la Provincia han de verse muy pronto en la imperiosa necesidad de adoptar el plan propuesto o cualquier otro que conduzca a los mismos resultados.

Entre tanto, el P. E. ha hecho cuanto esfuerzo ha estado en su mano y ha aprovechado cuanto recurso ha tenido disponible, para satisfacer las necesidades más apremiantes del servicio de caminos.

Como sabe V. H., los presupuestos de los años de 1894, 1895 y 1896 sólo consignaban una partida de $ 100.000 m/n para puentes y caminos y únicamente el de 1897 la ha aumentado a la suma de $ 300.000 m/n. Con estas sumas, escasísimas en relación a lo que se hubiera necesitado, es que se han hecho las obras enumeradas en los cuadros que siguen. Unicamente han sido acrecidas con algunos recursos autorizados por leyes especiales anteriores.

Tal o cual vecindario ha contribuído asimismo con algunas sumas de menor importancia para facilitar la ejecución de obras que les interesaban directamente.

Como el escasísimo personal con que cuenta la Sección de Puentes y Caminos del Departamento de Ingenieros no fuese siempre suficiente, el P. E. ha confiado en muchos casos la ejecución o vigilancia de las obras a comisiones vecinales y algunas de ellas han cooperado muy eficazmente a los empeños del gobierno.

Es más eficaz, asimismo, la acción ejecutiva de la administración central y es un deber reconocer que la sección respectiva del Departamento de Ingenieros se ha multiplicado con laudable celo para responder a las exigencias del Ministerio.

A este respecto debo hacer notar que, a diferencia de la práctica que según informes que tengo se seguía anteriormente, la sección ha ejecutado directamente muchos de los trabajos que de otra manera habrían sido muy costosos o habrían dado lugar a muchas dificultades por no ser posible determinarlos con suficiente precisión para sacarlos a subasta. La construcción de puentes se contrata fácilmente con empresarios a destajo, mas no así la de los caminos.

Otra medida que ha dado muy buenos resultados es la organización de cuadrillas de peones camineros dirigidos por capataces a las órdenes inmediatas del Departamento. Fué autorizada por primera vez en el presupuesto de 1895 a iniciativa del P. E. y es la que ha permitido a la Sección de Puentes y Caminos organizar su trabajo en la forma indicada, y proveer a la conservación de los caminos después de su reparación. Sería muy conveniente aumentar su dotación y personal.

Puentes y pontones construídos o en construcción desde Mayo 1.º de 1894 hasta Marzo 30 de 1898

Núm.	PARTIDO	CAMINO DE	RÍO O ARROYO	MATERIAL	LUZ Tramos	LUZ Total mts.	COSTO $ m/n.	FECHAS del contrato	FECHAS de su terminación	OBSERVACIONES
1	Junín	Junín a Vedia	Río Salado "Morotes"	madera y albañilería	8	48	36.526.27	Nov'bre 15 1893	Agosto 17 1894	
2	Las Conchas	Las Conchas al Pilar	Río Las Conchas "Curupá"	madera y fierro	—	18.42	18.698.88	Diciembre 1893	Diciembre 1895	
3	Ajó	Dolores a Ajó	Cañadón "del Malo"	madera y fierro	20	120	55.935.60	Junio de 1894	Agosto 1895	
4	La Plata	La Plata a Magdalena	Arroyo "La Palma"	madera y albañilería	1	7.40	—	—	Diciembre 1895	Por la sección P. y C.
		La Plata al Puerto	Canal lateral Oeste	metálico levadizo	3	30.30	48.536.42	Febrero 12 1895	Diciembre 24 1895	
6	Barracas	La Plata a Barracas	Arroyo Rodríguez	madera	2	20	—	Noviembre 1895	a Enero 1896	Por la sección P. y C.
7	Magdalena	La Plata a Magdalena	Caña de Arregui	madera	7	21	6.000.—	—	Diciembre 1896	Por la sección P. y C.
8	Magdalena	La Plata a Magdalena	Cañada de la Magdalena	madera	2	6				
9	Merlo y Moreno	Merlo a Moreno	Río Las Conchas "Cañón"	madera y albañilería	3	30	18.706.63	Diciembre 17 1895	Junio 1896	
10	La Plata	La Plata a Barracas	Arroyo "Las Canteras"	madera y albañilería	2	9	—	Diciembre 17 1895	a Febrero 1896	Por la sección P. y C.
11	Brandzen	La Plata a Brandzen	Arroyo "Arrascaete"	madera y fierro	1	8	—	Febrero de 1896	Marzo 1896	Incl. en el camino de Brandzen a Gómez
12	Pergamino	Pergamino al Salto	Arroyo "Las Mercieles"	madera y albañilería	3	19.80	8.409.91	Abril de 1896	Junio 29 1896	
13	La Plata	Calle 31, su prolongación	Arroyo del Gato	madera y albañilería	3	18	8.984.11	Marzo 16 1896	Septiembre 4 1896	Incluso 1 alcantarilla de 3 mts.
14	Azul	Azul a Juarez por La Nutria	Arroyo Azul "La Nutria"	piedra y ladrillos	2	9	3.130.—	—	Diciembre 30 1896	Decreto de Mayo 1.º de 1896.
15	San Pedro	San Pedro a Arrecifes	Arroyo Tala "Chacón"	albañilería y madera	1	15	8.623.34	Julio 6 1896	Diciembre 16 1896	
16	Carmen de Areco	San Antonio a Carmen de Areco	Arroyo "Romero"	albañilería y madera	4	24	7.769.91	Agosto 19 1896	Diciembre 10 1896	
17	La Plata	La Plata a Barracas	Arroyo Carnaval 1.º	albañilería y madera	4	23.40	17.279.96	Agosto 10 1896	Febrero 27 1897	Incluso 2 alcantarillas de 2 metros y un cajón.
18	La Plata	La Plata a Barracas	Arroyo Carnaval 2.º	albañilería y madera	3	17.40				
19	Las Flores y Rauch	Las Flores a Rauch	Arroyo "Gualicho"	albañilería y madera	3	22	15.622.44	Julio 30 1896	Febrero 20 1897	
20	General Alvarado	Mar del Plata a Gral. Alvarado	Arroyo "Durazno"	albañilería y madera	1	6.92	1.000.—	—	—	Decreto de Mayo 12 de 1896.
21	Morón y Moreno	Tablada (B. A.) a Rodríguez	Río Las Conchas "Marquez"	albañilería y madera	3	30	20.285.10	Diciembre 26 1896	Junio 1 1897	
22	Luján	En el ejido de Luján	Río Luján	fierro y madera	3	30	11.725.86	Julio 26 1897	Noviembre 2 1897	
23	Mar del Plata	Mar del Plata a Balcarce	Arroyo "Vivoratá"	albañilería y madera	3	18	11.130.29	Septiembre 13 1897	Febrero 2 1898	
24	Coronel Pringles	Pringles-Juárez, 3 Arroyos-Tandil	Arroyo Pillahuincó Grande	albañilería y madera	3	21.50	15.119.36	Julio 16 1897	Febrero 14 1898	
25	San Andrés de Giles	Luján a San Antonio de Areco	Cañada de la Cruz	albañilería y madera	7	39.20	14.374.07	Septiembre 22 1897	Diciembre 28 1897	
26	Monte	Monte a General Paz y Salado	Arroyo "Totoral"	albañilería y madera	3	16.80	13.206.50	Septiembre 13 1897	Febrero 26 1898	
27	San Vicente	Cañuelas a Buenos Aires	Arroyo Medina o Alegre	albañilería y madera	5	30	9.557.86	Octubre 9 1897	Febrero 27 1898	
28	Las Conchas	En calle del pueblo Las Conchas	Río de Las Conchas	albañilería y madera	3	15	9.733.22	Marzo 9 1897	Septiembre 2 1897	
29	Lobos y 25 de Mayo	Lobos a 25 de Mayo	Río Salado	albañilería y madera	11	66	22.455.99	Octubre 9 1897	Marzo 20 1898	
30	Lobería	En una calle del ejido de Lobería	Arroyo Tamangueyú	albañilería y madera	1	12	8.269.82	Noviembre 6 1897	Marzo 13 1898	
31	Coronel Suárez	A la salida de Sauce Corto	Arroyo Sauce Corto	albañilería y madera	2	22	—	Febrero 17 1897	Junio 1897	Por emp. particular concesión por 20 años
32	Baradero	Zárate a Baradero, k. 44.350	Cañada "Romero"	albañilería y madera	1	4	2.089.85	—	Agosto 1897	
33	Magdalena	La Plata a Magdalena	Cañada "Brava"	albañilería y madera	1	4	—	—	Octubre 1895	Por la sección y su costo va incluído en los caminos respectivos.
34	Magdalena	La Plata a Magdalena	Cañada Pantanosa	albañilería y madera	1	4	—	—	Agosto 1896	
35	La Plata	Buenos Aires a Magdalena	Cañada de Bell	albañilería y madera	1	4	—	Febrero 1897	Abril 1897	Incl. el costo en el camino respectivo
36	Olavarría	Calles del ejido de Olavarría	Arroyo Nievas	albañilería	1	4	2.700.—	Febrero 1898	En construcción	Incl. el costo en el camino respectivo.
37	San Vicente	Puente Alsina a Las Flores	Río Samborombón	albañilería y madera	6	30	11.791.06	Diciembre 28 1897	Abril 1898	Cantidad contratada.
38	Carmen de Areco	C. de Areco a Estación Duggan	Río Areco	albañilería y madera	3	33	16.969.66	Octubre 9 1897	En construcción	Cantidad contratada.
39	Ramallo	San Pedro a Ramallo	Cañada "Los cueros"	albañilería y madera	3	16.80	9.245.64	Febrero 14 1898	En construcción	Cantidad contratada.
40	Navarro	Navarro a Chivilcoy	Cañada Pescado chico	albañilería y madera	1	4	3.161.16	Febrero 24 1898	En construcción	
41	Chacabuco	Chacabuco a Bragado	Cañada Los Peludos	albañilería y madera	1	6	12.842.23	Marzo 18 1898	En construcción	Cantidad contratada.
		Chacabuco a Estación Alberti		albañilería y madera	2	12				
42	San Vicetne	San Vicente a Chascomús	Cañada San Vicente	albañilería y madera	1	4	—	Diciembre 1897	Enero 1898	Incl. el costo en el camino respectivo.
43	La Plata	B. Aires a Magdalena y C. Sud	Arroyo Tala	albañilería y madera	1	4	—	Por administración	Octubre 5 1897	Costo $ 1850, incl. en el camino respectivo
44	Bragado Chivilcoy	Alberti a 25 de Mayo	Río Salado	albañilería y fierro	7	27.10	3.000.—	—	Diciembre 1897	Contribución del P. E.
45	Juárez	Juárez a Tandil	Machochina	piedra	1	7.—	4.500.—	Por comis. vecinal	Diciembre 1897	
46	Juárez	Juárez a Tandil	Amistad	piedra	1	7.00				
47	Maipú	Maipú a Tordillo	——	albañilería y fierro	—	—	20.000.—	Por comis. vecinal	Diciembre 1897	Incluso varias alcantarillas y terraplenes.
48	Maipú	Maipú a Ayacucho	——	albañilería y fierro	—	—				

Puentes refaccionados desde Mayo 1.º de 1894 hasta Marzo 30 de 1898

Núm.	PARTIDO	CAMINO DE	RÍO O ARROYO	MATERIAL	LUZ Tramos	LUZ Total mts.	COSTO $ m/n.	FECHAS del contrato	FECHAS de su terminación	OBSERVACIONES
1	Zárate	Zárate a Exaltación de la Cruz	Arroyo Pesquería	albañilería y madera	1	9	964.39	—	Septiembre 1894	Por la sección.
2	San Vicente	Barracas a San Vicente	Arroyo San Vicente	albañilería y madera	2	20	—	—	Diciembre 1895	Incluído el costo en el camino respectivo.
3	Castelli	Chascomús a Dolores	Río Salado "La Postrera".	metálico	17	170	11.753.83	Diciembre 1895	Junio 1896	Y una alcantarilla.
4	Las Conchas	Cerca la Estación Tigre	Río Tigre "Tejedor"	metálico	7	70	150.—	—	Febrero 1896	Por la sección.
5	La Plata	La Plata a Magdalena	Arroyo del Pescado	metálico	2	16	—	—	Marzo 1896	Incl. el costo en el cam. La Plata a San
6	Pergamino	Pergamino al Salto	Arroyo "Los Angelitos"	metálico	1	9	1.281.30	Abril 1896	Junio 29 1896	(Vicente
7	Magdalena	La Plata a Magdalena	Arroyo Zapata	metálico	2	16	—	—	Mayo 1896	Incl. el costo en el cam. La Plata a Mag-
8	Exaltación de la Cruz	Pilar a San Antonio de Areco	Cañada de la Cruz	metálico	3	20	581.70	—	Diciembre 28 1897	(dalena
9	Barracas	Barracas a La Plata	Ar. S. Domingo Pte. Chico	metálico	3	18	3.707.20	Decreto 12 Julio 97	Septiembre 20 1897	
10	La Plata	B. Aires a Magdalena y C. Sud	Cañada Dibur	albañilería y madera	1	5	—	Por administración	Agosto 15 1897	
11	Quilmes	La Plata a Barracas	Arroyo del Pato	albañilería y madera	6	30	—	Por administración	Julio 1896	Costo $ 600, incl. en el cam. respectivo.
12	San Vicente	San Vicente a Chascomús	Arroyo Manantiales	madera	5	25	—	—	—	Incl. en el camino San Vicente a Chas-
13	Rojas	Rojas a Junín	Río Rojas	fierro	6	60	800.—	Por administración	Abril 1898	(comús
14	Ramallo y San Nicolás	Ramallo a San Nicolás	Arroyo Ramallo	madera	7	58	5.000.—	—	1895	

Puentes y Pontones en vías de construcción o licitados

Núm.	PARTIDO	CAMINO DE	RÍO O ARROYO	MATERIAL	LUZ Tramos	LUZ Total mts.	Presupuesto $ m/n.	FECHAS de la licitación	FECHAS del comienzo de las obras	OBSERVACIONES
1	Arrecifes y Baradero	San Antonio a San Nicolás	Caaguané	albañilería y madera	5	28.—	11.757.46	Febrero 10 1898	—	Inclusive una alcantarilla de 2 metros.
2	Azul	Estación Shaw a Tapalqué	Azul	albañilería y madera	5	28	10.954.11	Marzo 24 1890	—	Inclusive una alcantarilla de 2 metros
3	General Alvarado	Mar del Plata a Necochea	La Tigra	albañilería y madera	3	16.80	7.809.35	Marzo 22 1898	—	
4	San Pedro	S. Pedro a P. Obligado y Ramallo	El Espinillo	albañilería y madera	5	25		Abril 11 1898	—	
5	San Pedro	S. Pedro a P. Obligado y Ramallo	Seco y de los Cueros	albañilería y madera	4	20	22.985.88	Abril 11 1898	—	Incluído tres alcantarillas.
6	San Pedro	S. Pedro a P. Obligado y Ramallo	Bañado de Castro	albañilería y madera	1	4		Abril 11 1898	—	
7	Zárate y Baradero	Zárate a Baradero	Areco	albañilería y madera	3	33		Abril 4 1898	—	
8	Zárate	Zárate a Baradero	Bañado de Areco	albañilería y madera	1	4	72.613.87	Abril 4 1898	—	Incluído tres alcantarillas.
9	Baradero	Zárate a Baradero	Bañado de Areco	albañilería y madera	1	4		Abril 4 1898	—	
10	Lincoln y Pinto	Lincoln a General Pinto	Cañadas	albañilería y madera	1	4	—	Abril 14 1898	—	Incl. en las obras de los cam. respectivos
11	Pinto y Villegas	General Pinto, Villegas y Gainza	Cañadas	albañilería y madera	1	4	—	Abril 14 1898	—	Incl. en las obras de los cam. respectivos
12	General Lavalle	Dolores a Ajó	Cañada de Fernández	madera	42	252	—	—	—	A construir p. comisión especial: $ 30.000

Puentes en vías de reparación o licitados

1	Mercedes	Mercedes a Carmen de Areco	Luján	fierro	7	70		Abril 2 1898	—
2	Mercedes	Mercedes a Carmen de Areco	Giménez	fierro	2	16	12.010.66	Abril 2 1898	—
3	Mercedes	Mercedes a Giles	Luján	albañ., fierro, mad.	2	24		Abril 2 1898	—
4	Mercedes	Mercedes a Giles	Frías	fierro	4	40		Abril 2 1898	—

Caminos reparados desde Mayo 1.° de 1894 hasta Marzo 30 de 1898

Número	DESIGNACIÓN DEL CAMINO	LUGAR DE LOS TRABAJOS	Terraplenes construídos m³	Extensión de las obras metros	EXTENCIÓN TOTAL DE CAMINOS HABILITADOS MEDIANTE LAS OBRAS: Camino de	kms.	ALCANTARILLAS: construídas	ALCANTARILLAS: reparadas	Costo total $ m/n.	FECHAS: en que se principiaron	FECHAS: en que se terminaron	OBSERVACIONES
1	La Plata a Barracas	La Pl. Quilmes Barr.	60.860	16.800	La Plata a Barracas	57.000	14	—	32.231.72	Junio 10 1895	Septiembre 10 1897	Inclusive la construcción de 2 puentes.
2	La Plata a Magdalena	La Pl. y Magdalena	84.980	17.385	La Plata a Magdalena	50.400	25	2	42.475.52	Julio 3 1895	Junio 30 1897	Inclusive la construcción de 3 puentes.
3	Quilmes a Barracas	Quilmes y Barracas	20.500	6.600	Quilmes a Barracas	12.000	16	—	13.864.22	Marzo 23 1896	Enero 15 1897	Inclusive 60 m2 empedrado.
4	General del Oeste	Moreno y Rodríguez	37.000	11.423	Moreno a Rodríguez	17.464	5	—	15.442.59	Enero 15 1897	Noviembre 15 1897	
5	General del Oeste	Rodríguez	31.950	9.487	Rodríguez a Luján	16.314	4	—	9.481.91	Noviembre 15 1897	Febrero 15 1898	
6	B.A.a Rodríguez p. pte. Márquez	Moreno, Merlo, Morón	23.235	6.125	Rodríguez-Moreno a Morón-Merlo	19.517	5	—	9.754.95	Septiembre 1 1897	Abril 1 1898	Se continua.
7	Ranchos a San Vicente	Ranchos y Brandzen	57.437	14.408	Ranchos a Brandzen	30.000	8	—	16.566.32	Julio 1 1897	Abril 1 1898	Sigue el trabajo.
8	B. Aires a S. Isidro por el bajo	San Isidro	4.600	2.800	Buenos Aires a San Isidro	7.000	4	—	3.021.09	Febrero 20 1896	Marzo 23 1896	
9	La Plata al puerto	La Plata	11.150	5.000	La Plata a Ensenada	10.000	1	—	7.863.27	Agosto 1 1894	Marzo 30 1895	Incl. 2200 m2 empedrado y conservación (por 2 años.
10	San Vicente a Barracas	San Vicente	17.850	6.000	San Vicente Estación y Barracas	12.000	1	1	4.683.37	Noviembre 9 1895	Febrero 1896	
11	Bs. As. y La Plata a Magdalena	La Pl. y Magdalena	63.855	13.644	B. Aires y La Plata a Magd.	45.000	15	—	28.851.30	Febrero 25 1897	Marzo 31 1898	Incl. la construcción de 2 pontones. Se (prosigue
12	Barracas a Lomas	Barracas (Lanús)	450	185	Barracas a Lomas	5.000	—	2	450.—	Marzo 28 1895	Marzo 31 1898	
13	Rojas a Colón	Rojas	4.480	1.135	Rojas a Colón	45.345	5	—	5.600.—	Febrero 15 1898	Marzo 30 1898	
14	San Antonio a Arrecifes	San Antonio	—	—	—	—	—	—	1.333.33	Abril 1898	—	En ejecución.
15	Arrecifes a S. Pedro y C. Areco	Arrecifes	—	—	—	—	—	—	934.72	Abril 1898	—	En ejecución.
16	San Vicente a Chascomús	S. Vicente, Brandz.	26.347	7.167	San Vicente a Donselaar	22.500	—	—	10.585.70	Octubre 5 1897	Marzo 31 1898	2 pontones y reparado 2 puentes. Sigue (el trabajo.
17	Brandzen a Estación Gómez	Brandzen y La Pl.	2.600	1.450	Brandzen a Estación Gómez	5.000	—	—	2.643.23	Septiembre 1895	Diciembre 1895	
18	Olavarría a Bolívar	Olavarría	2.935	260	Olavarría a Bolívar	16.000	2	—	4.397.65	Noviembre 1897	—	En construcción.
19	General del Norte	S. Isidro S. Fernan.	6.800	7.400	Buenos Aires a San Fernando	13.000	—	—	25.997.45	Enero 1895	Abril 1896	Se han reconst. 43712 m2 de macadam.
20	General del Oeste	Matanza y Morón	—	—	Buenos Aires a Haedo	—	—	—	15.000.—	1895	1897	Se han reparado 71600 m2 de macadam.
21	San Nicolás al Rosario	San Nicolás	3.450	2.300	San Nicolás a Arroyo del Medio	5.500	1	—	9.000.—	1896	1897	
22	San Nicolás a Ramallo	San Nicolás	6.750	4.500	San Nicolás a Arroyo Ramallo	7.000	2	—		1896	1897	
23	Calle de La Plata a Est. Hernández	La Plata	1.240	640	La Plata a Estación Hernández	5.000	4	—	1.852.90	—	Marzo 1896	
24	Burzaco a San Vicente	Almirante Brown	15.000	8.000	Lomas a San Vicente	15.000	2	—	8.000.—	1897	Noviembre 1897	
25	Giles a Mercedes	Giles	1.560	1.000	Giles a Mercedes	5.000	1	—	2.000.—	—	—	Construído por comisión vecinal.
26	Juárez a Tandil	Juárez	500	—	Juárez a Tandil	20.000	—	—	—	—	—	Construído por comisión vecinal con 2 (puentes.
			495.529	136.509		541.040	115	5				

Caminos en vías de reparación o licitados

Número	DESIGNACIÓN DEL CAMINO	LUGAR DE LOS TRABAJOS	Terraplenes a construir m³	Extensión total de las obras	EXTENSIÓN TOTAL DE CAMINOS A HABILITAR: Camino de	kms.	ALCANTARILLAS: a construir	ALCANTARILLAS: a reparar	Presupuesto de las obras	FECHAS: de la licitación	FECHAS: del comienzo de las obras	OBSERVACIONES
1	Lincoln a General Pinto	Lincoln y Pinto	2.239.167	1.200	Lincoln a Pinto	38	7	—	16.595.46	Abril 14 1898	—	Incluído un pontón de 4 m.
2	G. Pinto a Villegas y Gainza	Pinto y Villegas	5.379.167	450	Pinto a Villegas	110	2	—		Abril 14 1898	—	Incluído un pontón de 4 m.
3	Pergamino a Arrecifes	Pergamino	3.062.126	320	Pergamino a Arrecifes	30	2	—	3.916.99	—	—	Ordenado por resolución de Febrero 28 (de 1898.
4	Tandil a Balcarce	Tandil	5.810.64	1.100	Tandil a Balcarce	109	1	—	18.413.95	Abril 12 1898	—	
5	S. Pedro Pto. Obligado y Ramallo	San Pedro	7.040.960	2.100	San Pedro a Ramallo	45	3	—	—	Abril 11 1898	—	Incluídos 2 puentes.

Cuadro comparativo de puentes y pontones construídos y caminos reparados por el Estado (*)

	PUENTES Y PONTONES — Número	CAMINOS — Kilómetros
Construídos antes de Enero 1.º de 1890	168	?
Construídos de Enero 1.º de 1890 a Mayo 1.º de 1894	5	0
Construídos de Mayo 1.º de 1894 a Marzo 30 de 1898	44	541
Total de puentes y pontones existentes	221	

(*) Los números se refieren únicamente a los puentes situados en caminos de jurisdicción del Estado y no a los construídos por municipalidades o particulares.

Resulta de los datos que preceden, que la actual administración ha construído más de la quinta parte de todos los puentes hasta hoy construídos en la Provincia por cuenta del Estado. El aumento representa muy cerca de un 30 % sobre el número anteriormente existente.

Los cuadros anteriores revelan desde luego cierta falta de plan que no desconozco. Los puentes y caminos se han construído allí donde eran más urgentes o donde parecían serlo, según los informes que en cada caso podía adquirir el Ministerio.

Tampoco era posible otra cosa, dados los insuficientes recursos de que se ha dispuesto, porque para trazarse un plan o sujetar a sistema o método un trabajo de esta clase, débese contar de antemano con los medios adecuados: lo que confirma la opinión que he emitido antes sobre la necesidad de establecer una organización completa. Entonces será conveniente estudiar más detenidamente la red de los caminos de la Provincia, fijarla con precisión, amojonarla totalmente y después de determinadas las secciones que más importa atender, proseguir los trabajos ordenadamente, sea en una, sea en varias a la vez.

Puertos

Convencido de que nunca serán excesivos el cuidado y la atención que los poderes públicos de la Provincia dediquen a este capítulo, hubiera deseado poder presentar a vuestra consideración algún trabajo referente a él, que estuviera en relación con la importancia que le asigno, de acuerdo con ideas que anteriormente he tenido el honor de exponer a V. H. y de cuya realización hago depender muy principalmente el mayor progreso agrícola y comercial de la Provincia.

Pero la situación del erario no ha permitido pensar siquiera en iniciar la construcción de obras que, por regla general, son de costo muy considerable; y el Ministerio a mi cargo ha tenido que limitarse a iniciar el estudio de las costas de la Provincia, con el objeto de reunir los datos y elementos de juicio necesarios para que nuestros futuros gobiernos puedan preparar y abordar la solución de tan trascendental asunto.

El estudio general sobre puertos en las costas fluviales y marítimas de la Provincia ordenado por decreto de Marzo 21 de 1905, fué iniciado con los escasísimos recursos de que para este fin podía disponer el P. E.; y únicamente ha podido efectuarse un estudio preliminar de las costas comprendidas entre La Plata y Bahía Blanca. Se ha publicado el primer informe del jefe de la comisión técnica, ingeniero Julio B. Figueroa, que se refiere a la parte comprendida entre Bahía Blanca y el cabo San Antonio y está en preparación la impresión del informe referente a la sección situada entre el último punto y La Plata, habiéndose, además reunido y ordenado en el Departamento

de Ingenieros los estudios aislados y sobre puntos determinados efectuados con anterioridad, a la espera de que pueda terminarse el estudio general ordenado.

*

* *

En el Puerto de La Plata se han hecho obras de tal importancia, que hoy se encuentra dotado de los elementos y de las comodidades más indispensables para un servicio bastante satisfactorio.

Como sabe V. H. en este puerto no estaban, como no están aún, del todo terminadas las obras primitivamente proyectadas, lo cual no obstaría a que constituyese desde ya un puerto de primer orden en la República, si no fuese que no está suficientemente asegurada la estabilidad de los fondos de su grande y cómodo canal de entrada por no haberse terminado la construcción de escolleras destinadas a conservarlo y defenderlo de los arrastres y embancamientos producidos por las corrientes y mareas.

La actual administración ha invertido en este puerto alrededor de dos millones seiscientos mil pesos moneda nacional, de los cuales corresponden $ 1.954.232 m|n. a obras o materiales contratados por administraciones anteriores y cuyo importe se adeudaba, circunstancia que ha impedido, como es natural, que pudieran ejecutarse trabajos de mayor consideración.

Las principales obras ejecutadas han comprendido:

El dragado, que ha sido indispensable para man-

tener la profundidad de los canales, pues éstos se obstruyen de continuo por la entrada de las arenas del Río de la Plata a causa de la insuficiente altura y solidez de las escolleras.

En Mayo de 1894 se continuó por poco tiempo el dragado contratado por la Intervención Nacional con la empresa Lacaze y Cía. a razón de 70 y 80 centavos oro el metro cúbico. A esta casa se pagó la suma de $ 52.560 oro por 73.700 metros cúbicos. Posteriormente se rescindió este contrato y se han dragado directamente por el Departamento de Ingenieros con una draga cedida por el gobierno de la Nación 231.217 metros cúbicos con un costo de $ 71.943 m|n m|n.; de modo que el dragado total ha sido de 304.917 metros cúbicos, a lo cual hay que agregar 50.604 metros cúbicos dragados en Atalaya en compensación del uso de la draga y con un costo de $ 21.950 moneda nacional.

Así, pues, el Departamento de Ingenieros ha dragado en total 282.821 metros cúbicos y ha pagado 93.893 m|n., lo que demuestra la enorme economía del trabajo efectuado por administración. En efecto; su costo medio ha sido de $ 0,33 moneda nacional el metro cúbico y sería de $ 0,54 m|n. si se computara el capital representado por la draga y el interés del mismo. La economía sobre los precios de la empresa Lacaze con el oro al tipo de 280 o|o está representada por la suma de 243.000 pesos moneda nacional.

Escolleras.—Las escolleras del puerto distan mucho de encontrarse en buenas condiciones, de tal modo que ha sido necesario colocar en ellas 30.945 toneladas de piedra y 2.500 metros de faginaje solamente para reparar los desperfectos más notables y levantar su extremo norte a fin de de-

jar bien marcada la entrada del puerto. Para terminar su construcción se necesitan aún alrededor de 500.000 toneladas de piedra que costarán más de un millón de pesos oro. El gobierno actual no ha podido acometer obra tan considerable; pero es, entretanto, uno de los trabajos más urgentes, porque antes de poco estarán destruídos los muelles que sirven para su ejecución.

Instalación hidráulica, guinches y cabrestantes. —Ha quedado completamente terminada esta instalación contratada con la casa G. Luther por una suma que alcanzaba a 1.631.612 francos que, en su mayor parte, ha satisfecho esta administración. Se ha recibido, además, de la misma casa la grúa flotante de 35 toneladas, contratada anteriormente por 430.500 francos y se han hecho varias obras, indispensables para completar la instalación hidráulica, con un costo de $ 52.142 m|n. y $ 1.201,20 oro.

Galpones.—De los treinta y dos galpones contratados con la empresa cesionaria Mee Billing y Cía. y Arrol Brothers limited, únicamente se encontraban construídos cuatro al iniciarse esta administración. Su costo, según contrato, era de $ 73.259 oro sellado cada uno o sea $ 293.036 oro los cuatro. Por este concepto, se debía la suma equivalente a $ 1.125.516 m|n. que la actual administración ha cubierto en su totalidad.

Considerando este contrato en extremo oneroso, he procurado llegar a un arreglo con los contratistas para dejar sin efecto la construcción de catorce de los veintiocho galpones restantes y determinar la construcción de los restantes en condiciones de pago que hicieran posible su cumpli-

miento por parte del gobierno, pero no ha sido posible arribar a solución alguna.

Ni los veintiocho galpones serán necesarios en mucho tiempo, ni su ubicación es conveniente, ni el gobierno podrá atender a su pago en otra forma que no sea a plazos largos o con títulos de renta, necesitado como se verá de atender a otras obras más urgentes en el mismo puerto.

Entre tanto se han construído por administración tres nuevos galpones cuyo costo efectivo ha sido de $ 48.333 m|n. cada uno, o sea $ 145.000 los tres. Si a esta suma se agrega el valor de la madera procedente del contrato con la empresa mencionada, avaluada por su precio en plaza, resulta que cada galpón cuesta $ 66.278 m|n., contra $ 73.259 oro sellado que cuestan los contratados. Los nuevos galpones son de iguales dimensiones que éstos y únicamente se diferencian en la armadura, que es de fierro en los del contrato y de madera en los nuevos, y en la supresión de la marquesina y del piso de betún.

Edificios para oficinas de administración y obras diversas.—Se han construído edificios para la administración del puerto, oficina de ingenieros, revisación de equipajes, depósito de encomiendas, casa para el administrador de la aduana y para el jefe de movimiento de ferrocarriles, oficina para la inspección nacional de ganados y para la inspección del puerto. En todo se han invertido $ 47.234 m|n.

Además se han invertido $ 38.185 m|n. en la construcción y reparación de más de 36.000 metros de vías férreas y 60.000 metros de balastro para las mismas; $ 48.536 m|n. en la colocación del nuevo puente levadizo de fierro; $ 21.939 m|n.

en plataformas para cereales y sus lonas; $ 3.080 moneda nacional en afirmados; $ 5.811 m|n. en obras de higienización y casillas para guardavías y, finalmente, $ 28.000 m|n. en una infinidad de otras obras y trabajos de menor cuantía, tales como aumento del alumbrado eléctrico, boyas, teléfono, reparaciones y mejoras de los antiguos galpones, etc.

Dos obras construídas por empresarios particulares merecen una mención especial y son: el embarcadero para ganados de los señores Zavalla y Cía. que hace honor al país, y un pequeño establecimiento con elevador y secador automático para cereales según el sistema Borgarelli, que constituye un ensayo utilísimo de una clase de establecimientos sin los cuales la exportación de cereales, y particularmente de maíz, luchará siempre con grandes desventajas y dificultades en los mercados europeos por su mala clasificación y defectuosa condición.

He creído deber entrar en estos detalles prolijos para demostrar a V. H. que el P. E. ha dedicado al puerto de La Plata los mayores esfuerzos.

La ley recientemente sancionada por V. H. acordando la autorización solicitada por el P. E. para la adquisición de un tren de dragado, contribuirá muy eficazmente a su conservación. Acaba de llamarse a licitación para su compra.

Este Ministerio, convencido de que la necesidad de aumentar la capacidad del puerto y sus comodidades no tardaría en hacerse sentir, dispuso que el Departamento de Ingenieros procediese a hacer un estudio completo del asunto y cábeme la satisfacción de anunciaros que dicho estudio está terminado y acaba de darse a la publicidad en un li-

bro que, cuando menos, servirá de base para cualquiera nueva solución.

Entre los varios problemas que este estudio aborda, está el muy importante de la mayor centralización del movimiento ferrocarrilero de la Provincia en el puerto, mediante la construcción de líneas convergentes que lo pongan en comunicación directa con la red general.

*
* *

Considero como uno de los anexos importantes del puerto, la línea de ferrocarril del mismo, de propiedad del Estado. En vista del exíguo producto que daba su explotación confiada hasta poco há a la empresa del Ferrocarril Oeste y careciendo el gobierno de los recursos necesarios para atender a su buen servicio, se resolvió subastar su arrendamiento. Resuelta previamente por árbitros una cuestión promovida por la empresa del Ferrocarril Oeste sobre propiedad de una parte de las vías y preferente derecho al arrendamiento, en sentido favorable al gobierno en el primer punto y a la empresa en el segundo, se ha efectuado un contrato de arrendamiento por el cual la empresa del Oeste se obliga a entregar al gobierno el 48 o|o del producido bruto de la explotación, arrendándose a la misma empresa la estación terminal de La Plata, por la suma anual de $ 36.000 m|n.

Canales de navegación

Pocas iniciativas serias han sido sometidas a estudio del P. E. en lo relativo a esta clase de vías de

comunicación, llamadas, sin embargo, a desempeñar un papel de los más importante en el desenvolvimiento agrícola de la Provincia. Verdad es que hasta ahora tampoco se ha llevado a cabo ningún estudio más detenido de las facilidades que para su ejecución presentan nuestros llanos, surcados como están por suficientes corrientes de agua.

El Poder Ejecutivo ha tenido la satisfacción de someter a vuestra deliberación a fines del año próximo pasado el proyecto y solicitud de concesion presentados por los señores Moreno y Hansen para la construcción y explotación de un canal de navegación cuyo tronco principal arrancaría del partido de Olavarría y terminaría en el Riachuelo, sobre el límite de la capital federal, con los siguientes ramales:

1° Uno que arrancaría del kilómetro 35 del canal principal y pasaría entre Ranchos y la laguna de Vitel hasta la de Villanueva y entre los arroyos de los Huesos hasta inmediaciones de Rauch.

2° Otro que arrancando del kilómetro 50 del anterior, seguiría hasta la ciudad y puerto de La Plata.

3° Otro que del kilómetro 45 del canal principal, seguiría por las puntas de los arroyos Luján y Chivilcoy hasta la laguna del Carpincho, cerca de Junín.

4° Y finalmente, uno que desde Alvear llegaría hasta Carhué.

El Poder Ejecutivo ha acogido desde luego con simpatía este proyecto, considerándolo fundado en un estudio bastante completo y meditado. La única objeción que del punto de vista administrativo podía hacérsele, consistía en el peligro de que los canales de navegación pudiesen perjudicar las

grandes obras de desagües del Sud emprendidas por la Provincia. Pero ese peligro ha desaparecido desde que los concesionarios han aceptado la cláusula en virtud de la cual las obras no podrán obstaculizar el sistema de desagües y sería de su cuenta la ejecución de las obras necesarias a ese objeto, siendo notorio, por otra parte, que la ingeniería dispone de sobrados medios para independizar completamente los canales de navegación y los de desagüe o riego, sin que se estorben los unos a los otros.

*

* *

El Departamento de Ingenieros tiene concluído desde varios años atrás un estudio y proyecto para la construcción de un canal que, poniendo en comunicación al Paraná Miní con las aguas hondas del Paraná de las Palmas, facilitaría considerablemente la navegación de las pequeñas embarcaciones que sirven al comercio de las más importantes secciones de islas de aquella región.

Es posible que con una parte del tren de dragado cuya adquisición ha autorizado V. H., pueda llevarse a cabo esta obra con muy poco gasto.

MEJORAS REGIONALES

Desagües del Sud

Una de las obras más vastas y de mayores consecuencias que en los últimos tiempos se haya em-

prendido en la Provincia, está, desgraciadamente paralizada.

Sancionada por V. H. la ley de Diciembre 19 de 1895 fué reglamentada por el Poder Ejecutivo y puesta en ejecución por intermedio de la dirección y administración de las obras. Pero apenas se inició la cobranza del impuesto en la forma determinada por dicha ley, se presentaron a los tribunales varios contribuyentes, interponiendo el recurso de inconstitucionalidad de la ley. Por esta causa se encuentran pendientes ante la Suprema Corte de la Provincia tres demandas y dos ante la Suprema Corte Nacional. El Poder Ejecutivo designó al señor doctor Roque Sáenz Peña para que como asesor *ad-hoc* tomase a su cargo la representación de la Provincia y V. H. conoce, sin duda alguna, la notable defensa de la ley que dicho letrado ha presentado y que se ha publicado oportunamente.

Entre tanto, el Poder Ejecutivo se ha encontrado en una situación sumamente difícil, que es de mi deber historiar brevemente.

Cuando se inició la actual administración en Mayo 1° de 1894, encontró ya comenzada la construcción y bastante adelantados los trabajos de la parte de las obras correspondiente a la sección del Ajó, en virtud de contrato celebrado por el señor Interventor nacional doctor Lucio V. López con el ingeniero señor Félix R. Rojas.

El Poder Ejecutivo se encontró entonces en esta alternativa: o respetaba el contrato y satisfacía los créditos provenientes de él, aún antes de haber ingresado a las arcas públicas el importe del impuesto destinado a cubrirlos, o desconocía la validez de dicho contrato fundado en la considera-

ción de que el interventor nacional no estaba investido de atribuciones administrativas.

Prefirió asumir todas las responsabilidades del primer temperamento, teniendo en cuenta:

1° Que había fundados motivos para creer que la honorable Legislatura sancionaría, en breve término, las reformas a la ley que le habían sido solicitadas por el Poder Ejecutivo, lo que permitiría recaudar en seguida el impuesto y cubrir los pagos efectuados, con imputación provisoria a la ley de desagües de Enero 17 de 1893, entonces vigente.

2° Que la suspensión de las obras como consecuencia del desconocimiento del contrato de construcción, no sólo alarmaría a los vecindarios interesados en ellas, que las esperaban con ansiedad, e infundiéndoles desconfianza sobre su realización, dificultaría la percepción del impuesto, sino que, según opinión de ingenieros competentes, ocasionaría la destrucción casi segura de la parte ejecutada, lo que representaría una pérdida de consideración para el erario, pues ya se habían construído obras de bastante importancia.

3° Que, finalmente, la Provincia sería demandada por el contratista, promoviéndose un pleito de dudoso éxito, debiendo advertirse a este respecto que hasta aquel entonces la Suprema Corte de la Provincia no se había pronunciado contrariamente a las atribuciones administrativas del Interventor nacional, como lo ha hecho tiempo después y aquellas estaban, por el contrario, reconocidas de hecho en numerosísimos casos.

No vaciló, pues, el Poder Ejecutivo, y afrontando sus miembros todas las responsabilidades, resolvió proseguir una obra que debía hacer honor a la Provincia.

Pero entre tanto, se demoró impensadamente la sanción de la nueva ley. El Poder Ejecutivo puso entonces en ejecución la anterior por decreto de Abril 22 de 1895, mas cuando ya iba a procederse renovóse la discusión en el seno de vuestra honorabilidad, lo que obligó nuevamente a suspender la cobranza del impuesto, porque las normas para su percepción y las cuotas establecidas en el proyecto en discusión eran completamente distintas de la primera ley, de modo que se hubiera producido un verdadero caos en la recaudación.

Las dudas y vacilaciones que originaba esta situación duraron más de año y medio, hasta que sancionada al fin la ley definitiva en Diciembre 19 de 1895 creyóse que iban a terminar. Pero apenas se intentó aplicarla, sobrevinieron, como lo he dicho ya, las demandas por inconstitucionalidad; y en la incertidumbre sobre su éxito, el Poder Ejecutivo ha considerado necesario suspender la prosecución de las obras y todo procedimiento relativo a la recaudación del impuesto.

En el intervalo, las obras habían continuado ejecutándose con lentitud y aún con intermitencias, a la espera de la sanción definitiva de la ley, promoviéndose, además, un litigio entre el Poder Ejecutivo y el contratista, quien exigía el pago de trabajos que reputaba imprevistos y extraordinarios y que fué fallado en contra del Poder Ejecutivo por la Suprema Corte, de modo que hubo que acordar un precio adicional por dichos trabajos, hasta que en Febrero de 1897 se obtuvo del empresario que consintiera en la rescición del contrato, una vez que se terminaron los cortes más importantes y necesarios.

El estado de las obras y estudios es el siguiente:

Se han excavado en total 908.794, 02 metros cúbicos, repartidos así:

Corte A	195.638.49 m3	importe	$ m|n.	176.074.64
„ B	124.951.24 „	„	„	112.456.12
„ C	96.162.00 „	„	„	86.545.80
„ D	363.589.11 „	„	„	327.230.20
„ E	126.693.88 „	„	„	114.024.49
„ F	1.759.30 „	„	„	788.59
	908.794.02 m3		$ m|n.	817.119.84

Todos los cortes mencionados corresponden a la cuenca de Ajó.

Como anexo a estas obras estaba contratado un puente de 120 metros de luz sobre el Cañadón del Malo, que ha sido entregado al servicio público.

El Departamento de Ingenieros, de acuerdo con la resolución del P. E. de Abril 13 de 1896 dictada en cumplimiento del artículo 7° de la ley de 1895, ha hecho la clasificación de los terrenos de chacras y quintas en dieciseis de los diecinueve partidos que componen la zona declarada inundable. Esa operación ha dado el siguiente resultado:

Chacras inundables ..	2.183	Quintas inundables ..	372
„ no inundables	1.158	„ no inundables	752
	3.341		1.124

La Dirección y Administración de Desagües, por su parte, no sólo ha organizado sus oficinas y preparado todo lo concerniente a la percepción del impuesto, sino que se ha dedicado a estudiar el plan definitivo de ejecución de las obras que, de acuerdo con la ley, debe presentar al P. E. Terminado este estudio y preparado el pliego de condiciones para la licitación de la construcción de una primera sección formada por los canales de desa-

güe del Vecino y Dolores, atravesando los partidos de Ayacucho, Vecino, Dolores y Tordillo, se fijó el día 1° de Febrero de 1897 para dicha licitación, pero ésta fué suspendida en presencia de las demandas a que antes se ha hecho referencia.

Mientras los altos tribunales pronuncian su fallo, la Dirección ha aprovechado el tiempo en ampliar algunos de los estudios del Departamento de Ingenieros. Estos nuevos estudios están también terminados en su mayor parte y de ellos dará cuenta oportunamente la referida Dirección.

Para terminar este capítulo, debo manifestar que el P. E., de acuerdo con la dirección de las obras y preocupándose de facilitar su ejecución, proyectaba una operación financiera que permitiese ampliar los plazos para el pago del impuesto, pero no ha podido llevar adelante este pensamiento, teniendo presente que no es posible fundar ninguna operación de tal género sobre una base tan insegura como sería un impuesto cuya constitucionalidad está en tela de juicio ante los tribunales; y ha creído deber esperar los fallos de éstos.

Saneamiento de Luján

No ha sido posible terminar estas obras contratadas con anterioridad con el ingeniero señor R. Moreno. Requerirán una inversión de $ 40.000 moneda nacional, más o menos, para la ejecución de los trabajos que falta llevar a cabo y que no estaban comprendidos en el presupuesto primitivo.

INSTITUCIONES AGRICOLAS Y DE FOMENTO

Facultad de agronomía y veterinaria

La actual administración encontró esta institución en un lamentable estado de abandono. Su presupuesto había sido sumamente disminuído y apenas contaba con un cuerpo de siete profesores para sus dos ramas.

Paulatinamente se ha mejorado esta situación y el establecimiento se encuentra hoy en un estado bastante satisfactorio, tanto en lo referente a comodidades para la enseñanza, laboratorios, clínicas, etc., como a la organización de la misma y dotación de personal docente y de administración.

En otra ocasión he hecho presente a V. H. la necesidad de aumentar los recursos asignados a esta institución, para ponerla en condiciones de desempeñar cumplidamente la alta misión que le incumbe como única escuela superior de agricultura del país. Deseoso el Poder Ejecutivo de dar satisfacción a esta necesidad, os presentó en 1896 el siguiente mensaje y proyecto de ley en que se determina la manera de invertir en provecho de la institución respectiva las rentas que produzcan, tanto este como otros establecimientos públicos.

He aquí los documentos a que me refiero:

La Plata, Julio 17 de 1896.

A la Honorable Legislatura:

El P. E. tiene el honor de someter a vuestra consideración el adjunto proyecto de ley, por el cual se establece la manera cómo han de ser invertidas las rentas que produzcan el Museo, la Facultad de Agronomía y Veterinaria y la Escuela de Artes y Oficios en provecho de las mismas instituciones.

En el régimen actual de estos establecimientos sucede una de dos cosas: o que gravitan exclusivamente y de una manera onerosa sobre el presupuesto general, o que si los recursos que éste afecta a su sostenimiento no son suficientes, llevan una existencia precaria que no sólo impide que sirvan cumplidamente a los fines de su institución sino que obstaculiza su desenvolvimiento progresivo.

Para evitar por completo estos extremos igualmente inconvenientes, sería necesario dotarlos de recursos especiales que constituyesen una fuente permanente y segura de renta suficiente para el sostenimiento y desarrollo de los citados establecimientos con independencia del presupuesto general. Pero el P. E. piensa que esta idea, iniciada ya en varias ocasiones, no es susceptible de ser realizada en la actualidad, por cuanto aquéllos no poseen bienes que pudiesen considerarse propios, ni sus productos son suficientes para cubrir los gastos, y cree que es preferible adoptar por ahora un sistema de transición que podrá irse desarrollando paulatinamente hasta llegar a la constitución de la renta propia e independiente y, por consiguiente, a la existencia autonómica de dichos establecimientos.

A la consecución de estos propósitos tiende el adjunto proyecto; porque conservando el régimen actual, provee a la momentánea subsistencia de aquéllos, pero determinando que los excedentes que sobre sus gastos produzcan sean invertidos en el respectivo establecimiento, crea asimismo la posibilidad de que aumenten su propia capacidad productiva respondiendo mejor también a los objetos de su creación.

Por este medio se estimula, por otra parte, el celo de las administraciones correspondientes, pues por mucho que él fuese, no será nunca tanto como en el caso de que se sientan halagadas por la perspectiva de obtener con su propio esfuerzo, mejoras en la institución confiada a sus cuidados.

Esto no sucede actualmente. Las rentas que producen, no pueden ser aplicadas a su mejora y fomento, pues la totalidad de ellas tiene forzosamente que ingresar a rentas generales por no existir ninguna ley que disponga lo contrario. Es lo que ocurre, especialmente con el Museo y la Escuela de Artes y Oficios. A esta última, por ejemplo, se le ha encomendado la totalidad de las confecciones para la policía, cárceles, etc., aunque sin dotarla de las máquinas, personal y demás elementos necesarios para efectuar ese trabajo extraordinario; pero aún en el supuesto de que pudiese obtener beneficios, éstos no podrían invertirse en la escuela, ni siquiera en la adquisición de esos elementos, sino que ingresarían a rentas generales y se aplicarían a otros servicios.

El P. E. entiende que quedarían salvados también estos inconvenientes con el proyecto que tiene el honor de someter a vuestra consideración.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY:

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º—Las rentas que produzcan el Museo de la Provincia, la Facultad de Agronomía y Veterinaria y la Escuela de Artes y Oficios, ya sea que provinieren de la venta de sus productos, de trabajos que hubiesen efectuado o de subvenciones que recibiesen, serán invertidas en el orden siguiente:

1º En cubrir los gastos de su respectivo presupuesto anual.
2º En la mejora y el fomento del establecimiento.

Art. 2º—Para establecer el producido de los referidos establecimientos se incluirá el importe de las obras o confecciones que hiciesen por cuenta del Estado, pero sólo podrá computarse al precio de costo y con descuento del valor de los materiales, si éstos hubiesen sido entregados por el gobierno.

Art. 3º—Los sueldos y gastos de los establecimientos mencionados continuarán pagándose de rentas generales, en la forma que determine la ley general de presupuesto, debiendo su importe cargarse en una cuenta especial que se abrirá a cada establecimiento.

En la misma cuenta se les acreditarán las sumas que representen los trabajos o que según los contratos respectivos deban efectuarse dentro del ejercicio corriente, las subvenciones que perciban o cualesquiera otros dineros que recauden, siempre que no sean los que asigne la ley de presupuesto.

Art. 4º—Al fin de cada año se practicará la liquidación correspondiente para establecer el destino que de acuerdo con el art. 1º corresponda darse a las sumas percibidas, por los conceptos expresados en el mismo. Si de esta liquidación resultase excedente sobre los gastos efectuados, de acuerdo con la ley de presupuesto, su importe será puesto a disposición de la administración del establecimiento a que corresponda y su inversión se hará en la forma que dicha administración determine, previa aprobación del P. E.

Art. 5º—La presente ley comenzará a regir el 1º de Enero de 1897, desde cuya fecha quedarán derogadas todas las disposiciones que se opongan a la misma.

Art. 6º—Comuníquese, etc.

FRERS.

El plan de estudios de la Facultad y sus programas no se ajustaban bien, en mi opinión, ni a la índole del establecimiento, ni a su organización general, ni aún a las necesidades a que debe responder la enseñanza.

A fin de iniciar las reformas del caso, pasé a la Facultad la siguiente nota en que están expuestas mis vistas sobre el particular:

La Plata, Agosto 18 de 1896.

Al señor decano de la Facultad de Agronomía y Veterinaria:

Consecuente con ideas que anteriormente he emitido, pienso que es indispensable y que ha llegado la oportunidad de introducir ciertas modificaciones en el plan general de estudios y en los programas de esa Facultad, a fin de que responda más cumplidamente a los fines a que debe encaminarse la institución.

Una de las primeras medidas que conceptúo necesarias, consiste en asignar a la institución el carácter facultativo, exclusivamente facultativo, que su índole y su nombre le atribuyen. La Facultad no puede, en modo alguno, ser un instituto de enseñanza preparatoria, elemental o secundaria; y si las circunstancias han podido imponer hasta ahora cierta tolerancia a ese respecto, no hay razón para que tal estado de cosas continúe, una vez que existe en esta ciudad, como en todas las capitales de provincia, un instituto oficial de enseñanza secundaria en que los jóvenes pueden prepararse para entrar de lleno a los estudios facultativos de agronomía y veterinaria.

Debiera, en consecuencia, exigirse para la admisión a los cursos de la Facultad, certificados que acrediten que el alumno ha terminado los estudios secundarios en los colegios nacionales o establecimientos asimilados a los mismos.

Con esta medida se obtendría una preparación mayor para los estudios superiores, corrigiendo así un defecto que se ha hecho notar; y sería posible, al mismo tiempo, suprimir del plan de estudios de la Facultad algunas materias elementales que se dan en los colegios nacionales con la misma extensión, como sucede con la mayor parte de las que comprende el primer año de los cursos de agronomía y veterinaria, tales como álgebra y geometría, física, química inorgánica y elementos de ciencias naturales, cuyos programas son idénticos a los de las mismas materias en tercero, cuarto y quinto año de los colegios nacionales.

Esta supresión redundaría en provecho de los estudios propios de la Facultad, toda vez que permitiría profundizar más el conocimiento de las ciencias aplicadas que son de su especial incumbencia.

Debo insistir en la necesidad de modificar en otros puntos el plan general de estudios y los programas vigentes, dando por sentado que no conviene aumentar la duración total de cuatro años asignada a los cursos.

Son tan recargados y extensos, que juzgo muy difícil, si no imposible, que en los cuatro años los profesores puedan enseñar con algún detenimiento y profundidad las materias que abarcan

y mucho menos que los alumnos puedan aprenderlas de una manera que no sea sumamente superficial. Dadas las necesidades del país y los medios de que dispone esa Facultad, no es discutible que ni debe especializar demasiado su enseñanza, ni puede tener otro objetivo que el de proporcionar a los alumnos los conocimientos fundamentales de su ramo en la medida suficiente para que dominen la materia y estén en aptitud de desenvolverse en el ejercicio de su profesión con criterio científico, preciso y sólidamente adquirido, lo cual no es posible si se sacrifica la profundidad a la diversidad o cantidad.

Se impone pues una limitación en el sentido de las ideas manifestadas, en apoyo de las cuales citaría el ejemplo de otras instituciones análogas, si la reconocida ilustración del señor decano y del Consejo no lo hiciese absolutamente innecesario.

Igualmente deseable sería que los alumnos pudiesen consagrar la mayor suma de tiempo posible a los ejercicios prácticos en el terreno y laboratorio o en las clínicas y gabinetes.

En mi opinión, la Facultad debiera, además, empeñar sus mayores esfuerzos en el sentido de suministrar a sus alumnos aquella clase de conocimientos científicos que estén más en consonancia con las necesidades de nuestro país y particularmente de la Provincia, no sólo por la utilidad pública que de ello resulta, sino también porque de tal manera les abrirá a la vez un campo de acción eficiente y contribuirá a que sus servicios sean más solicitados, haciendo así proficua su profesión.

De acuerdo con esta idea, pienso que en la sección agronómica, por ejemplo, conviene dar preferencia a las materias de agronomía y zootecnia, sobre las de ingeniería rural y tecnología, tanto porque éstas constituyen especialidades, en la primera de las cuales, particularmente, los ingenieros agrónomos lucharán siempre con la concurrencia más o menos ventajosa de los ingenieros civiles, mecánicos, topógrafos, etc., cuanto porque el mayor interés actual de nuestro país está en tener hombres versados en las ciencias aplicadas que sirven más directamente a las industrias rurales, agricultura propiamente dicha, ganadería, etc.

Estoy seguro de que esta dirección de los estudios unida a algunas disposiciones que el P. E. tiene el propósito de someter a la consideración de la Legislatura para deslindar y fijar legalmente la capacidad y responsabilidad profesional de los ingenieros agrónomos y médicos veterinarios, contribuirán eficazmente al progreso y utilidad de esa institución.

Someto estas ideas a la ilustrada consideración del Consejo, por intermedio del señor decano, a fin de que se sirva manifestarme su opinión y proponer al P. E. los medios de hacerlas prácticas, en el plan de estudios y programas que podría comenzar a regir en los cursos del año entrante.

Saludo a usted atentamente.

EMILIO FRERS.

Discutidas estas ideas por el Consejo de la Facultad, han sido, en su mayoría, aceptadas por él y se han concretado en el nuevo plan de estudios y en los programas que, de acuerdo con la ley, sometió a la aprobación del Poder Ejecutivo y que están hoy en vigencia.

Están a vuestra consideración diversos proyectos sobre establecimiento de un internado anexo a la Facultad, que será conveniente tomar en consideración cuando haya recursos suficientes para ello.

En los edificios de la Facultad se han invertido $ 24.000 m|n. que, convenientemente distribuídos, han contribuído a su mejora, de tal modo que el establecimiento presenta en la actualidad un conjunto de instalaciones cómodas y bien arregladas, a las cuales se agregan un buen jardín botánico y el vasto campo de ensayos y ejercicios prácticos.

Queda por terminar una parte importante de los edificios, especialmente el grande y suntuoso edificio central, que no siendo necesario por el momento, ha sido ofrecido verbalmente al gobierno de la Nación para la instalación de la Escuela Naval u otro establecimiento análogo.

Escuela Práctica de Agricultura y Ganadería en Santa Catalina

Desde el día 1° de Agosto del año próximo pasado está instalada la primera Escuela Práctica de Agricultura y Ganadería de la Provincia, creada de conformidad a lo dispuesto en la ley de Septiembre 15 de 1892.

Los siguientes documentos instruirán a V. H. de la manera cómo se ha procedido a su organización.

La Plata, Abril 12 de 1897.

CONSIDERANDO:

Que ha llegado la oportunidad de hacer uso de la autorización que al P. E. confiere la ley de Septiembre 15 de 1892, sobre establecimiento de Escuelas Prácticas de Agricultura y Ganadería;

Que la Facultad de Agronomía y Veterinaria de La Plata no llena por sí sola todas las necesidades educacionales en materia agrícola, pues está destinada a los altos estudios científicos del ramo, mientras que el estado actual de la agricultura de la Provincia reclama, además, como es notorio, una institución que suministre una instrucción más elemental, y al alcance de las clases trabajadoras, a cuyo fin deben responder las escuelas prácticas autorizadas por la ley;

Que mientras no se disponga de otra manera del establecimiento de propiedad de la Provincia denominado "Santa Catalina", él puede servir ventaposamente al objeto de instalar la primera Escuela Práctica de Agricultura, no sólo porque reúne todas las condiciones requeridas para una institución de esta clase, sino porque permite hacer dicha instalación con menores erogaciones que si hubiese de adquirirse o construirse otros establecimientos, el Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Artículo 1º—Por el Ministerio de Obras Públicas se procederá a establecer una Escuela Práctica de Agricultura y Ganadería, en el establecimiento denominado "Santa Catalina", situado en el partido de Lomas de Zamora.

Art. 2º—La comisión provisoria que actualmente administra dicho establecimiento procederá, con intervención del Departamento de Ingenieros, a ejecutar inmediatamente las obras de reparación que requieran los edificios y anexos del mismo, a fin de ponerlo en condiciones de servir al objeto a que se le destina, pudiendo invertir en estas obras hasta la suma de $ 30.000 m|n., y debiendo sujetarse en su ejecución a los planos y presupuestos formulados por los empleados del Departamento de Ingenieros, ingeniero Carlos M. Albarracín y arquitecto Ernesto Meyer, que fueron comisionados a ese efecto por resolución de 28 de Marzo de 1896.

Art. 3º—Una comisión presidida por el Ministro de Obras Públicas compuesta de los señores A. C. Tonelier e ingenieros agrónomos Antonio Gil y José Cilley Vernet, proyectará y someterá a la aprobación del P. E. el plan de estudios y los programas y reglamentos que han de regir en la escuela con sujeción a las bases siguientes:

1.ª La enseñanza será esencialmente práctica, teniéndose en cuenta que el objeto de la institución es proporcionar una

instrucción agrícola elemental y desarrollar por medio del trabajo la educación y aptitud industrial.

2.ª Los alumnos estarán, en consecuencia, obligados a desempeñar todos los servicios y trabajos manuales que correspondan al curso en que hayan ingresado.

3.ª La enseñanza comprenderá las nociones teóricas más indispensables. En las lecciones teóricas no podrán emplearse más de doce horas por semana sin contar las explicaciones que los profesores o maestros estarán obligados a dar a los alumnos durante la ejecución de los trabajos.

4.ª Los alumnos serán internos y para su ingreso se requerirá: ser argentino, tener no menos de 15 ni más de 18 años de edad y reunir las demás condiciones que fije el reglamento, en el cual deberá determinarse el mínimum de instrucción que ha de exigirse para el ingreso, no pudiendo en ningún caso ser inferior al 2º grado de las escuelas comunes.

5.ª Los estudios se dividirán, por ahora, en tres cursos, a saber: uno para horticultores, cuya duración máxima será de tres años; uno para labradores, con una duración máxima de cinco años y uno para jardineros, cuyo máximum será de cinco años.

En los cursos para labradores o jardineros, estará comprendido el de horticultura, no pudiendo ingresarse en aquéllos sin haber terminado este último.

6.ª Los cursos de horticultura y labranza, deberán comprender los correspondientes estudios y práctica sobre cría y explotación de los animales domésticos, mientras no sea posible crear cursos especiales de ganadería.

7.ª A todo alumno que hubiese terminado alguno de los cursos se le expedirá un certificado o diploma que así lo acredite, previas las pruebas de suficiencia que se establezcan.

8.ª Se establecerán premios de estímulo, que podrán consistir en un salario modesto que se acordará a los alumnos que se distingan por su buena conducta y laboriosidad.

9.ª La dirección de la escuela tendrá el deber de propender por todos los medios a su alcance a que los alumnos que hayan terminado satisfactoriamente sus cursos, encuentren conveniente colocación a su salida del establecimiento.

10.ª La dirección y administración de la escuela estará a cargo de un director, bajo cuya inmediata dependencia estará todo el personal.

11.ª La administración y los cultivos se harán con sujeción a un plan económico comercial, de manera que la explotación responda al tipo de una granja bien organizada. Los productos que se obtengan, se emplearán en el consumo del establecimiento y se venderán aquellos que no fuesen necesarios o convenientes para aquel objeto.

12.ª En los criaderos de árboles que se formen para los objetos de la práctica, se preferirá aquellas especies que más se adapten a su propagación en la Provincia.

Los jardines y las plantaciones que se ejecuten con carácter permanente en los terrenos del establecimiento, se subordinarán a un plan combinado de tal modo que puedan llegar a constituir un parque modelo.

Art. 4º—El número de alumnos becados que se admitirá en la escuela, no podrá exceder, por ahora, de cincuenta. Se admitirá, además, hasta veinticinco alumnos pensionistas mediante el pago de una suma y las demás condiciones que se fijarán oportunamente.

Art. 5º—Queda autorizada la comisión a que se refiere el artículo 3º para proceder inmediatamente a la inscripción de los alumnos que solicitasen ingresar a la escuela, pudiendo a ese fin fijar las condiciones de admisión provisoriamente y para los que se inscriban en el presente año.

Art. 6º—Autorízase a la misma comisión para que invierta hasta la suma de cincuenta mil pesos moneda nacional en la adquisición de muebles, material de enseñanza, animales y útiles, y en los demás gastos de instalación, debiendo determinarse oportunamente el presupuesto ordinario de la escuela de acuerdo al art. 13 de la ley respectiva.

Art. 7º—Los gastos que origine el cumplimiento de este decreto, se imputarán a la ley de Septiembre 15 de 1892.

Art. 8º—Comuníquese, etc.

G. UDAONDO.

EMILIO FRERS.

CONDICIONES PROVISORIAS DE ADMISION DE LOS ALUMNOS

Artículo 1º—Para ingresar como alumno a la Escuela Práctica de Agricultura de Santa Catalina, se requerirá por ahora y hasta tanto que se dicte el Reglamento definitivo:

1º Ser argentino y tener no menos de 15 ni más de 18 años de edad.

2º Saber leer y escribir y conocer las cuatro operaciones elementales de aritmética, lo que se comprobará por medio de un examen, el cual se podrá omitir si los aspirantes presentasen certificado en forma, en que conste que en el año inmediatamente anterior han rendido examen satisfactorio del tercer grado de las escuelas comunes.

3º Gozar de buena salud y no tener defecto físico que lo inhabilite para dedicarse a las tareas rurales.

Art. 2º—Las solicitudes de ingreso se harán en papel simple y deberá indicarse el domicilio o dirección postal del aspirante y de sus padres o tutores. Deberá acompañarse a la solicitud el testimonio de la partida de nacimiento, o los documentos que la reemplacen.

Las solicitudes de ingreso deberán ser firmadas por los padres o tutores de los aspirantes y dirigidas al Ministerio de Obras Públicas, hasta tanto se organice la dirección de la escuela.

Art. 3º—El local y fecha en que se llevará a cabo el examen de ingreso se comunicará oportunamente a cada interesado.

Art. 4º—Los alumnos serán becados o pensionistas. Las becas serán concedidas exclusivamente por el P. E., después de comprobados los requisitos del artículo 1º. Si el pedido de becas excediese del número fijado en el art. 8º, se acordarán preferentemente a aquellos aspirantes que rindiesen mejor examen o presentasen certificados de estudios más satisfactorios.

Los alumnos pensionistas gozarán de los mismos beneficios que los alumnos becados, pero deberán abonar la suma anual de 300 pesos, pagadera cuando menos por bimestres adelantados.

Art. 5º—Los alumnos deberán sujetarse en un todo a los programas y disciplina que rijan en el establecimiento, y no podrán rehusarse a ningún trabajo que les sea encargado.

Serán devueltos a sus padres o tutores los alumnos de mala conducta, insubordinados o incorregibles.

Art. 6º—El establecimiento proporcionará gratuítamente a los alumnos, sean becados o pensionistas, vestuario, alimentación e instrucción.

Art. 7º—Los gastos de viaje hasta el establecimiento de Santa Catalina, para los alumnos becados, serán costeados por el Gobierno de la Provincia.

Art. 8º—El número de alumnos que se admitirá en el presente año será de 50 becados y 25 pensionistas.

Los interesados podrán procurarse gratuitamente formularios para pedidos de inscripción en la Municipalidad, Juzgado de Paz o Comisaría de sus respectivos partidos.

Art. 9º—Queda abierta la inscripción de alumnos desde el día 5 de Mayo hasta el 15 de Junio del corriente año, en el Ministerio de Obras Públicas.

Encontrándose el establecimiento de Santa Catalina, anteriormente ocupado por el ejército nacional, en un estado ruinoso, fué necesario ante todo efectuar en él las reparaciones necesarias y algunas obras accesorias que hacía indispensables la proyectada instalación de la escuela.

Terminadas las mismas, abrióse el establecimiento el día fijado, nombrándose director de él al

señor Alfredo C. Tonnelier, que a la ilustración científica reune la experiencia y el conocimiento de la práctica agrícola del país, tan absolutamente indispensable para la dirección de una institución que es, ante todo, una escuela de trabajo.

Como es natural, hubo que vencer algunas dificultades, de las cuales no han sido las menores la sorda oposición que un grupo de agrónomos ha hecho a la dirección y la clase de alumnos que concurrieron a formar parte del primer plantel, jóvenes muchos de ellos con malos hábitos y obligados por sus padres o encargados a ingresar en un establecimiento que consideraron como de corrección.

Vencidas todas ellas, la institución se ha consolidado definitivamente y hoy cuenta con 50 alumnos ya seleccionados y en su mayoría bien dispuestos.

La extensa posesión de Santa Catalina está hoy transformada: sus campos sembrados de cereales, hortalizas y prados; sus plantaciones y especialmente el hermoso parque, perfectamente cuidados y reparados sus anteriores desperfectos. Cuenta con buenos planteles de ganado lanar, vacuno, caballar y porcino, para el consumo del establecimiento los unos, para el trabajo los otros y todos para servir al propio tiempo a la práctica de los alumnos, habiéndose organizado con ese fin una pequeña lechería, corrales de cerdos y aves y otras pequeñas industrias propias de una granja.

Escuela Agrícola "Don Bosco" en Uribelarrea

En el centro agrícola Uribelarrea, partido de Cañuelas, existe desde algunos años atrás una mo-

desta Escuela Práctica de Agricultura, fundada y costeada por la Congregación de los Padres Salesianos. El Poder Ejecutivo, con el fin de estimular la creación de esta clase de establecimientos, le acordó un subsidio de dos mil pesos por una sola vez.

Oficina Químico-Agrícola

Paréceme inoficioso ponderar la necesidad de crear en la Provincia un Departamento de Agricultura, siquiera sea modesto, que realice los estudios técnicos indispensables para impulsar el progreso de nuestras industrias rurales.

La ley de Septiembre 15 de 1892 la había previsto también y había creado una oficina con el nombre, un tanto inadecuado, de Oficina Químico-Agrícola. El Poder Ejecutivo, dando cumplimiento a la ley, la ha organizado en la forma determinada en el siguiente decreto:

La Plata, Agosto 5 de 1897.

Estando dispuesta por ley de Septiembre 15 de 1892, la creación de una Oficina Químico-Agrícola cuyo establecimiento no se ha efectuado hasta esta fecha por causas imprevistas, y—

CONSIDERANDO:

Que habiéndose creado la primera Escuela Práctica de Agricultura de la Provincia, ha llegado la oportunidad de dar cumplimiento a lo prescripto en el artículo 12 de la mencionada ley;

Que de los términos de esta prescripción, así como del conjunto de dicha ley, se infiere que la referida oficina está destinada a efectuar estudios agrícolas en el sentido lato de la palabra, siendo evidente que de otra manera no llenaría los fines que la ley ha tenido en vista;

Que estos estudios son indispensables para el éxito de la Es-

cuela de Agricultura que acaba de crearse y de las que se crearán más adelante en cumplimiento de la ley ya citada;

Que dados estos antecedentes, la Oficina Químico-Agrícola puede servir de base al establecimiento de un Departamento de Agricultura organizado con mayor amplitud y destinado a reunir y efectuar todos los estudios relativos a las industrias agropecuarias de la Provincia y realizar todas las medidas administrativas de fomento de las mismas, como lo reclama el desenvolvimiento de dichas industrias.

Por estos fundamentos y de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 12 y 13 de la ley de Septiembre 15 de 1892, el P. E.—

DECRETA:

Artículo 1º—El Ministerio de Obras Públicas procederá a organizar la Oficina Químico-Agrícola, que estará bajo su dependencia inmediata.

Art. 2º—Dicha oficina tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

1.ª Ejercer la superintendencia inmediata de las Escuelas Prácticas de Agricultura y Ganadería, proponiendo al P. E. las medidas y reglamentos que convenga adoptar a fin de que respondan mejor a los fines de su creación.

2.ª Organizar las Estaciones Agrícolas, criaderos de árboles y demás institutos similares que se fundasen y dirigir sus trabajos, de modo que éstos tengan la necesaria unidad y respondan a un plan metódico.

3.ª Estudiar e indicar al P. E. las medidas de fomento agrícola que repute convenientes, así como los medios y recursos adecuados para realizarlas de acuerdo con las leyes y asesorarlo en las cuestiones técnicas referentes a materia de su incumbencia.

4.ª Estudiar las exposiciones, ferias y concursos agrícolas, informando al P. E. sobre su importancia y resultado.

5.ª Efectuar los estudios técnicos necesarios para determinar la aptitud agrícola del suelo, y en general todos aquellos que tengan relación con la agricultura y ganadería de la Provincia.

Art. 3º—Encomiéndase especialmente a esta oficina lo siguiente:

1º Efectuar un estudio agronómico del suelo y subsuelo de la Provincia y formar mapas agronómicos de la misma.

2º Efectuar análisis de las aguas y demás agentes naturales de la producción agrícola, de las materias fertilizantes y de los forrajes y demás productos agrícolas.

3º Estudiar y clasificar metódicamente los pastos espontáneos y las plantas cultivadas, indicando los mejores métodos para su aprovechamiento y cultivo, así como las

especies o variedades más adecuadas a las diferentes regiones de la Provincia.

4º Ensayar el cultivo de semillas o plantas que convenga experimentar en la Provincia y distribuirlas entre los agricultores más expertos e ilustrados a fin de que cooperen a los ensayos, acompañándoles las instrucciones convenientes sobre su cultivo y aplicaciones.

5º Estudiar las enfermedades de los animales domésticos y de las plantas, así como los medios de prevenirlas y curarlas, tratando igualmente de encontrar los medios de destruir los insectos perjudiciales y de favorecer la propagación de los que fuesen útiles a la agricultura.

6º Realizar estudios zootécnicos en general y especialmente tendentes a averiguar la mayor o menor adaptación de las diversas razas de ganado a las condiciones de la Provincia, los resultados zootécnicos y económicos que se hubiesen obtenido y los métodos de cría y explotación que más se hubiesen acreditado, o los que conviniese adoptar.

7º Mientras estén a cargo del Consejo de Higiene las medidas de higiene y policía veterinaria, comunicará al mismo todos los datos e informes que obtenga sobre las enfermedades de los ganados, a fin de que el Consejo tome la intervención que corresponda, sin perjuicio de los estudios que sobre ellas considere conveniente efectuar la oficina.

Art. 4º—La Oficina Químico-Agrícola coordinará las observaciones meteorológicas que se practiquen en la Provincia con los estudios que son de su incumbencia, a fin de que aquéllas puedan ser mejor aprovechadas por los agricultores y ganaderos. A este objeto, el Observatorio Astronómico de la Provincia le suministrará los datos necesarios en la oportunidad y forma que se determine.

Art. 5º—Procurará obtener todos los informes convenientes a los objetos de su institución, manteniendo correspondencia con los agricultores y ganaderos del país o del extranjero y con las oficinas públicas de igual o análoga naturaleza.

Art. 6º—Difundirá entre los agricultores y ganaderos de la Provincia y por cuanto medio sea posible, los conocimientos útiles y los resultados de sus estudios en forma comprensible para todos, haciendo con este fin todas las publicaciones que juzgue convenientes.

Art. 7º—Mientras esta oficina no se encuentre dotada de los útiles e instrumentos que necesite, la Facultad de Agronomía y Veterinaria deberá facilitarlos y poner a su disposición sus gabinetes y laboratorios. La misma Facultad entregará además a la oficina, cuatro hectáreas de los terrenos que actualmente tiene bajo su guarda, que serán destinadas a campo de ensayos de la oficina.

Art. 8º—Mientras la Oficina Químico-Agrícola no sea incluída en el presupuesto general, su personal y la dotación de éste, así como sus gastos, quedan fijados del siguiente modo:

Director de la oficina	$ 500	
Agrónomo, Subdirector	„ 350	
Secretario, Contador	„ 250	
Químico	„ 300	
Ayudante bacteriólogo	„ 200	
Botánico	„ 300	
Zoólogo (entomólogo)	„ 300	
Ayudante de laboratorio	„ 100	
Ayudante viajero	„ 200	
Ordenanza	„ 50	
Para viático	„ 500	
„ gastos generales	„ 400	
„ publicaciones	„ 150	
„ compra de semillas	„ 100	
	$ 3700	44000
Para compra de útiles, formación de laboratorio y campo de ensayos, por una vez		$ 4000

Art. 9º Los gastos que detalla el artículo precedente serán imputados a la ley 5 de Septiembre de 1892.

Art. 10. Comuníquese, etc.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

La nueva oficina ha quedado instalada desde el 24 de Septiembre del año próximo pasado.

En el corto tiempo que lleva de existencia ha podido ya producir algunos frutos benéficos y ha realizado los siguientes trabajos que por tratarse de una institución nueva creo conveniente enumerar, teniendo presente que entre nosotros suele no ser bien comprendida la índole de estos trabajos, y hasta menospreciada su utilidad.

Sección Botánica.—"Informe sobre una nueva enfermedad del tabaco" (en impresión). — "Excursión agrícola a la zona de la Provincia comprendida entre los ríos Negro, Colorado y meridiano 5"" (los datos agrícolas de este estudio, en impresión).

Se han recogido, preparado y efectuado 60 aná-

lisis físico-químicos de tierra de la Provincia. — Análisis químico completo de veinte muestras de tierras. — Se han efectuado experiencias sobre un método de determinación rápida del ácido fosfórico de las tierras.—Análisis hidrotimétricos de algunas aguas de la Provincia.—Distribución en el territorio de la Provincia de los puntos en que deben ser tomadas las muestras de tierras para levantar el mapa agronómico; esta distribución ha sido hecha en planos parcelarios de cada partido, resultando en total unas 4.000 muestras.

Sección de Bacteriología.—Se ha hecho un estudio sobre la pseudo-tuberculosis en la especie ovina, que se publicará en su oportunidad en todos sus detalles en un folleto.—Id. id. conjuntivitis en los vacunos.—Análisis bacteriológicos de diversas muestras de agua.—Se han contestado diversas consultas de hacendados sobre enfermedades de animales domésticos, habiendo tenido, en un gran número de casos, que trasladarse el veterinario a los establecimientos en que reinaba la enfermedad.

Estadística agrícola.—Está por terminarse la del año 1897.

Mapas meteorológicos de la Provincia.—Se ha arreglado un servicio diario para confeccionar estos mapas.

Estaciones Agrícolas.—Han sido instaladas las del Baradero y Chivilcoy.

Publicaciones en prensa o en preparación:

Datos económicos sobre la trilla (publicado).

Informe sobre la cosecha de cereales (terminado).

Informe sobre los ensayos de líquidos langosticidas del señor Gubba (terminado).

El trabajo en la economía rural (primera parte).

Selección y preparación de las semillas de trigo (publicado).

Id. id. de maíz (terminado).

Profilaxia contra el carbunclo (Instrucciones a los ganaderos).

Preparación de animales vacunos de exportación.

Caracteres físicos de las tierras del oeste de la Provincia.

Resultados de estudios de laboratorio (terminado).

Ensilaje del cardo asnal y demás forrajes verdes (publicado).

Siembra de cereales al voleo.

Se está efectuando un *ensayo práctico sobre sarnífugos* y se ha organizado un concurso de trigo para semillas.

Se han recibido en canje 301 piezas de diversos informes y estudios agrícolas del extranjero y se han remitido 250 piezas de varios folletos al extranjero.

La dirección recibe diariamente consultas sobre asuntos agrícolas y evacua informes a particulares suministrando cuantos datos se le pidan y que se encuentren a su alcance. Han salido de la secretaría de esta repartición hasta la fecha, alrededor de 300 notas para el interior de la Provincia y alrededor de 2.000 entre circulares y notas para el resto de la República y el extranjero.

Estaciones Agrícolas y Criaderos de Arboles

En Agosto 28 de 1894 el P. E. sometió a V. H. un proyecto creando tres Estaciones Agrícolas, pero si bien dió lugar en la Honorable Cámara de Diputados a una extensa discusión, no logró ser sancionada definitivamente. Sin embargo, su creación fué autorizada por la ley de presupuesto de 1897, dictada en Marzo de este mismo año, y el P. E. procedió en seguida a preparar su establecimiento en los partidos de Baradero, Chivilcoy y Olavarría, a cuyo fin solicitó su concurso a las respectivas municipalidades, que lo han prestado con patriótico desinterés, poniendo a disposición del P. E. terrenos y edificios perfectamente adecuados al fin propuesto.

En vista de ello se dictó el siguiente decreto de creación y organización de las tres estaciones:

La Plata, Diciembre 28 de 1897.

Considerando que ha llegado la oportunidad de proceder al establecimiento de varias Estaciones Agrícolas en la Provincia y habiendo las Municipalidades de Baradero, Chivilcoy y Olavarría, puesto a disposición del Poder Ejecutivo los terrenos y edificios necesaros a dicho objeto, el Poder Ejecutivo,

DECRETA:

Artículo 1º—La Oficina Químico Agrícola procederá a establecer a la brevedad posible una Estación Agrícola en cada uno de los partidos de Baradero, Chivilcoy y Olavarría, en los terrenos y edificios que las respectivas Municipalidades han puesto a disposición del Poder Ejecutivo con dicho objeto.

Art. 2º—Las Estaciones Agrícolas que se crean, tendrán por objeto efectuar ensayos y estudios experimentales que tengan aplicación práctica e inmediata a la agricultura y ganadería de la región respectiva y en particular los siguientes:

1º Observaciones y estudios climatológicos.
2º Estudio del suelo y de las aguas.

3º Estudios zootécnicos y botánicos y sobre las enfermedades de los animales y de las plantas y la manera de prevenirlas o curarlas.

4º Estudio de las plantas y animales útiles o perjudiciales a la agricultura.

5º Clasificación y análisis de los pastos espontáneos y de las plantas cultivadas u otras que puedan tener aplicaciones industriales.

6º Cultivos comparados de las mismas y estudio experimental de las que sean más adecuadas a la región, según su adaptación al suelo y clima, su importancia, utilidad, etc., así como sobre las mejores rotaciones y alternativas.

7º Estudios y experimentos sobre la composición, digestibilidad y demás condiciones de las diferentes clases de forrajes, la manera de emplearlos, etc.

Art. 3º—En las Estaciones Agrícolas no podrá hacerse ningún estudio meramente teórico.

Todo trabajo que se publique, deberá tener por base los resultados de los ensayos y experimentos propios de la estación o las observaciones efectuadas en la región respectiva, sea por la estación misma, sea por los agricultores o hacendados.

Art. 4º—En cada una de las estaciones se establecerá un criadero de árboles destinado a propagar las especies más adecuadas a cada región mediante la donación o venta de las plantas, de acuerdo con los reglamentos que oportunamente se dicten para su distribución.

Art. 5º—La Oficina Químico-Agrícola podrá admitir, en cada Estación Agrícola, en calidad de aprendices, un número de jóvenes que se determinará en cada caso según los elementos de que disponga la estación, y a los que se podrá asignar salario de obreros, de acuerdo con sus aptitudes y servicios.

Para ser admitido como aprendiz, bastará saber leer, escribir y contar y tener no menos de 16 ni más de 22 años de edad.

Al aprendiz que haya prestado satisfactoriamente sus servicios durante tres años, se le expedirá un certificado que así lo acredite.

Art. 6º—Las Estaciones Agrícolas estarán bajo la dependencia inmediata de la Oficina Químico-Agrícola, que someterá a la aprobación del Poder Ejecutivo el plan general de organización y reglamento de las mismas.

Art. 7º—La Oficina Químico-Agrícola deberá publicar en los periódicos o en el modo que se disponga oportunamente, el resultado de los estudios que efectúen las estaciones, cuidando muy especialmente que dicha publicación se haga en una forma fácilmente comprensible para todos los agricultores y hacendados. La publicación correspondiente a cada estación se hará por lo menos cada seis meses y precisamente bajo el nombre de la respectiva estación.

Art. 8º—Líbrese orden por separado al Ministerio de Hacienda para que entregue a la Oficina Químico-Agrícola la cantidad de *cuarenta mil pesos moneda nacional* con destino a la instalación y organización de las tres Estaciones Agrícolas, imputándose dicha

suma a la partida inciso 3º, item 3º, artículo 3º, del presupuesto vigente.

Art. 9º—Diríjase nota a las Municipalidades de Baradero, Chivilcoy y Olavarría, agradeciéndoles el importante concurso con que han facilitado la realización de esta institución.

Art. 10.—Comuníquese, etc.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

Actualmente están ya instaladas las Estaciones Agrícolas de Baradero y de Chivilcoy, y muy pronto lo estará también la de Olavarría. Abrigo la esperanza de que esta institución, nueva en nuestro país, ha de prestar los grandes servicios que a la agricultura presta en otros países, si se la encamina convenientemente.

Estaciones Meteorológicas

El número de estas estaciones era de trece en 1894. Desde entonces acá se han creado cinco más, de modo que hoy cuenta la Provincia con dieciocho oficinas con instalación completa, sin contar la oficina central establecida en el Observatorio Astronómico de La Plata y la que se ha instalado en la Escuela Agrícola de Santa Catalina. Se han creado, además, sesenta y dos estaciones secundarias en que se hacen observaciones pluviométricas y anemométricas, sobre el estado del cielo, nebulosidad, nieve, etc.

Todas estas observaciones se consignan en el "Boletín Meteorológico" del Observatorio de La Plata, que ha llegado a ser una publicación solicitada con empeño por los periódicos y muchas empresas industriales y oficinas, a las cuales presta

inapreciables servicios. Su edición diaria, que estaba limitada a 70 ejemplares, es ahora de 200 ejemplares y podrá aumentarse cualquier día hasta 500, debido a los elementos de que con este fin ha sido dotada la oficina meteorológica del Observatorio.

El público, por su parte, va interesándose visiblemente en tan útil institución y no dudo de que una vez que se haya difundido suficientemente el conocimiento de la inmensa utilidad que tiene, especialmente para las industrias rurales, aquél ha de llegar a ser un auxiliar poderoso y contribuirá ampliamente a hacerla progresar.

No debo ocultar mi opinión de que para hacer un servicio completo y verdaderamente eficaz, será necesario que él esté en relación inmediata con un servicio nacional idéntico, pues el territorio de la Provincia no ofrece campo suficiente para ciertas observaciones sin las cuales no es posible hacer las deducciones requeridas.

Instituto de Higiene Experimental

Este nuevo establecimiento, si bien no es una institución agrícola en el sentido riguroso de la palabra, ha sido sin embargo concebido por el Poder Ejecutivo como un auxiliar poderoso de la agricultura y especialmente de la ganadería, porque dada la estrecha relación que existe entre la higiene veterinaria y la humana, no puede ponerse en duda que debiendo servir a la última, tenga por fuerza que estudiar la primera y contribuir, por consiguiente, a su mejora entre nosotros, con lo cual prestará a las industrias rurales uno de los

servicios más importantes y más urgentemente reclamados, como quiera que hasta ahora la Provincia ha carecido de un establecimiento de este género.

Dotado como está de un excelente laboratorio bacteriológico y de todos los demás elementos necesarios para el estudio de las enfermedades contagiosas de los ganados, de las epizootias y enzootias, así como de las transmisibles al hombre, muy pronto comenzará a hacerse sentir su benéfica influencia, por mucho que, como es sabido, los estudios de esta clase necesitan a veces continuarse durante largos años, antes de que puedan hacerse deducciones aplicables a la práctica.

En otro lugar daré cuenta a V. H. de la organización que se ha dado al establecimiento.

Laboratorio Marítimo y Estación de Pesquería

Parece casi inconcebible que teniendo la Provincia una inmensa fuente de riqueza en la fácil y abundante pesquería que puede desarrollarse en en sus dilatadas costas marítimas y en algunos de sus ríos y lagunas de agua dulce, no se haya preocupado de estudiarla y fomentarla convenientemente ya que la índole de nuestra población ha obstado quizás a su desarrollo espontáneo.

Hay sobrada razón, entretanto, para augurar a esta industria un porvenir seguro, desde que es sabido que existen excelentes variedades de ostras, almejas y otros mariscos con los cuales algunos particulares han hecho ensayos de cultivo, y se conoce la existencia de un sinnúmero de especies

de peces comestibles, sospechándose la de otras que por sí solas constituirían un ingente capital, como ser las sardinas, anchoas, etc.

Actualmente no hay, empero, más que una pesquería rutinaria que, salvo uno o dos establecimientos medianamente organizados, está destruyendo inconsideradamente las especies y despoblando las costas, como ha podido observarse en Mar del Plata y sus alrededores.

El P. E., convencido de que era necesario tomar alguna iniciativa en esta materia, ha dispuesto la inversión de una pequeña suma de las que para los servicios del Ministerio de Obras Públicas le asigna el presupuesto, en la instalación de un modesto establecimiento destinado a aumentar el caudal de conocimientos que sobre el particular posee ya el Museo de La Plata y a completarlos, estudiando *in situ* nuestra rica fauna marítima, los hábitos de las distintas especies, la mejor manera de propender a su propagación y procreo y los mejores métodos de cultivo, pesca y explotación industrial, disponiendo, al propio tiempo, la admisión en el laboratorio de cierto número de practicantes y aprendices que podrán llegar a constituir un núcleo utilísimo al país.

El señor Jacinto Peralta Ramos ha contribuído patriótica y generosamente a esta fundación, donando el terreno necesario.

He aquí el decreto respectivo:

CONSIDERANDO:

Que hay verdadera conveniencia en estimular el desenvolvimiento de la pesquería en las costas marítimas de la Provincia, no sólo porque esta industria está, sin duda alguna, llamada a constituir una fuente de riqueza de gran consideración en sí misma, sino porque contribuyendo a crear un comercio activo y a desarrollar una clase de navegación que formará una población avezada a los tra-

bajos del ramo, colocará a la Provincia en situación de cooperar eficazmente al desenvolvimiento de la marina nacional, como corresponde a su situación geográfica;

Que la poca atención que hasta ahora se ha prestado en la Provincia a una industria tan importante, no se explica satisfactoriamente sino por el escaso conocimiento de las facilidades que para ello presentan nuestras extensas costas y de su riqueza en productos de la pesquería, lo cual induce también a pensar que es necesario crear institutos que faciliten dicho conocimiento y propendan por este medio al desarrollo de la industria;

Que por el momento y dada la imposibilidad de dar mayor amplitud a esta institución, el Poder Ejecutivo debe limitarse a establecer, por vía de ensayo, un Laboratorio Marítimo General, para cuyo servicio puede disponerse del personal y demás elementos con que cuenta el Museo de La Plata;

Que el encargado de la Sección Zoológica del Museo, doctor F. Lahille, ha efectuado los estudios preliminares tendientes a determinar el punto de la costa marítima más adecuado al fin propuesto y que, por otra parte, el señor Jacinto Peralta Ramos ha puesto generosamente a disposición del Poder Ejecutivo un terreno de su propiedad situado en el punto indicado para que pueda establecerse en él el Laboratorio, sin exigir retribución alguna, el Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Artículo 1º—El Museo de La Plata, procederá a establecer en Punta Mogotes, partido de General Pueyrredón, un Laboratorio Marítimo destinado especialmente a efectuar estudios técnicos relacionados con la pesquería, de acuerdo con las indicaciones contenidas en el informe preliminar preparado por el señor doctor F. Lahille por encargo del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 2º—El Museo proporcionará el personal y demás elementos necesarios para el funcionamiento del Laboratorio hasta tanto se provea al mismo en la ley general de Presupuesto, debiendo quedar interinamente a cargo de su dirección el encargado de la Sección Zoológica del Museo, doctor F. Lahille.

Art. 3º—En el Laboratorio Marítimo se admitirá como practicantes y aprendices, un número de jóvenes que fijará el director, debiendo dárseles en el mismo instituto la instrucción necesaria, a cuyo fin se instituirá un curso especial.

Art. 4º—El drector del Laboratorio presentará a la aprobación del Poder Ejecutivo, por intermedio del Museo, el plan general de trabajos y los reglamentos del Laboratorio.

Art. 5.º—Acuérdase al Museo, con destino a la instalación del Laboratorio Marítimo, la suma de siete mil pesos moneda nacional ($ 7.000 m|n.) que se imputará a la partida de Obras Públicas de este Ministerio, librándose orden por separado al Ministerio de Hacienda para la entrega de dicha suma al habilitado del Museo.

Art. 6º—Comuníquese, etc.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

Debo confiar en que V. H. acogerá con simpatía esta iniciativa y le prestará su concurso, dotando al nuevo establecimiento de los recursos necesarios para su sostenimiento.

FOMENTO AGRICOLA E INDUSTRIAL

Comprendo en este capítulo todas aquellas medidas de fomento que no se realizan en una institución especial y que responden a fines y objetos diversos dentro de aquel concepto general.

Estado de las industrias rurales

Toda vez que el conocimiento de la situación agrícola es un elemento indispensable para estudiar la economía administrativa y rentística de la Provincia, me parece que no será inoficioso presentaros una breve noticia de ella, fundada en los datos estadísticos reunidos por el Ministerio.

Es notorio que la situación de nuestras industrias rurales durante los últimos tres o cuatro años no ha sido tan próspera como hubiera sido de desear, debido en parte principal a la sequía y a las dos invasiones de langosta de 1896 y 1897 que devastaron las sementeras. Sin embargo, es consolador observar que a pesar de los gravísimos perjuicios sufridos por esta causa y si se hace excepción del maíz, que es el que más directamente los soporta, los otros productos de la labranza sólo han disminuído en una débil proporción y que, por otra parte, aquellos perjuicios no han sido parte a desalentar a los agricultores de la Provincia, pues el área sembrada antes aumenta que disminuye.

Así lo demuestra la estadística de los últimos cuatro años, de la cual tomo los siguientes datos:

Superficie cultivada con cereales y oleaginosos

(en hectáreas)

	1894-95	1895-96	1896-97	1897-98 (**)
Maiz	718.633	643.458	676.345	—
Trigo	396.817	393.198	465.374	549.433
Lino	69.046	98.440	118.513	116.805
Avena	—	7.381	5.966	9.070
Cebada	27.133 (*)	6.202	5.363	5.465
Alpiste	—	4.629	3.967	1.261
Centeno	—	502	187	338
Total	1.211.629	1.153.810	1.242.828	—

(*) En este número va incluída la superficie sembrada en 1894 con avena, alpiste y centeno.

(**) Los números de esta columna, suministrados por la Estadística agrícola especial de este Ministerio, son provisorios, pues no estando aún terminada la trilla, faltan los datos correspondientes a algunas trilladoras cuya faena ha sido calculada.

Cosecha de cereales y oleaginosos

(en toneladas métricas)

	1894-95 (*)	1895-96	1896-97	1897-98 (**)
Maiz	1.666.510	1.514.293	700.957 (*)	—
Trigo	512.700	348.593	326.808	336.914
Lino	91.831	93.427	77.624	40.926
Avena		6.920	3.571	8.061
Cebada	49.382	6.182	3.946	2.401
Alpiste		3.075	1.722	404
Centeno		383	119	184
Total	1.666.510	1.968.673	1.014.747	—

(*) Datos de la Dirección General de Estadística. Los demás son los de la Estadística agrícola formada por la Sección de Agricultura del Ministerio.

(**) Datos provisorios, según explicación de la nota en el cuadro anterior.

El movimiento de productos que determinan las cosechas, está consignado en el siguiente estado, formado con los datos que denuncia el impuesto de guías de campaña. El permite apreciar con bastante aproximación la importancia del comercio de granos en la Provincia:

Movimiento de los productos de la labranza denunciado por el impuesto de guías

(en toneladas métricas)

	1894	1895	1896	1897 (*)
Maiz	166.082	771.387	1.227.267	587.118
Trigo	393.334	349.644	216.834	261.375
Lino	25.718	69.771	84.445	61.083
Avena	3.870	17.426	4.627	3.552
Cebada	3.335	13.087	4.375	2.629
Nabo	3.403	1.259	2.813	1.972
Pasto seco	70.126	107.527	128.773	125.125
Total	665.868	1.330.101	1.669.134	1.042.854

(*) Datos provisorios, por haber sido calculados los de cinco partidos.

Obedeciendo a instrucciones del Ministerio se ha tratado de formar una estadística especial y más exacta que la que hasta ahora existía, tendiente a averiguar la forma en que están distribuídas la explotación y la propiedad de la tierra dedicada a la labranza, teniendo en cuenta la capital importancia que este dato puede tener para el estudio de las condiciones en que se realiza entre nosotros el proceso de la población y, en general, la evolución económico-agrícola.

Desgraciadamente los datos que van a continuación no tienen un valor absoluto, porque ha sido imposible obtener los números relativos con la rigurosa exactitud requerida. Tienen, sin embargo,

la suficiente para demostrar que la proporción entre el número de propietarios que explotan sus tierras directamente y el de los arrendatarios, *medianeros, tercianeros, etc.*, se mantiene más o menos la misma que ha sido desde años atrás:

Año agrícola de 1896-97

EXPLOTACIONES	NÚMERO	SUPERFICIE CULTIVADA Hectàrea
Cultivadas por el propietario	6.172	320.781
Cultivadas por arrendatarios, medianeros, etc.....	17.476	922.047
Total	23.648	1.242.828

La desproporción es, como se ve, sumamente desfavorable a los propietarios y se presta a extensos comentarios de orden sociológico. Pero debo confesar que del punto de vista del porvenir agrícola de la Provincia no me inspira los mismos temores ni las alarmas que suele inspirar a los que entre nosotros estudian estos problemas, porque creo que responde a una evolución natural y que constituirá un hecho, siquiera transitorio, pero normal, mientras sean tas elevados como son los rendimientos del trabajo agrícola y haya en el país tierras fértiles y baratas.

Para terminar esta breve exposición agregaré el siguiente cuadrito que es bastante ilustrativo, aunque no comprenda las cifras relativas a las sementeras de maíz, que no ha sido posible obtener; de modo que sólo se refiere a las de trigo, lino y otros cereales de menos importancia.

Fraccionamiento de la superficie sembrada con cereales y oleaginosos 1896-97

Chacras menores de 25 hectáreas	Chacras de 25 a 50 hectáreas	Chacras de 50 a 100 hectáreas	Chacras de 100 a 200 hectáreas	Chacras de 200 a 300 hectáreas	Chacras de 300 a 500 hectáreas	Chacras de más de 500 hectáreas	TOTAL
3.667	3.320	1.895	1.029	290	118	64	10.383

En lo tocante a la ganadería, apenas necesito decir que su situación actual es en general próspera, pues si bien la sequía ha ocasionado algunas pérdidas, éstas no han sido de tal magnitud que hayan influído mayormente en el conjunto.

La demanda de ganado, particularmente vacuno y lanar, crece incesantemente, ya para poblar campos hasta poco ha desocupados, ya para el engorde con destino al consumo interno o a la exportación que tan considerable incremento ha tomado en los últimos años y que continuará adquiriéndolo, cualesquiera sean los obstáculos que le opongan los gobiernos de los países de importación.

El siguiente cuadro, que tomo de la Estadística general de la Provincia, demuestra que si bien el movimiento de ganados en el interior está sujeto a variaciones en sus diversas especies, se mantiene asímismo en un nivel más o menos constante en el conjunto, especialmente en cuanto al ganado destinado al consumo interno y a la exportación:

Movimiento de hacienda denunciado por el impuesto de guía 1894

REGIONES	VACUNA	LANAR	YEGUARIZA	PORCINA
Norte	976.923	3.943.694	70.460	40.863
Central	1.274.577	2.047.863	128.758	26.857
Sud	544.218	2.061.617	77.411	6.491
Patagónica	13.023	292.019	1.976	—
Total	2.808.741	8.345.193	278.605	74.211

HACIENDA PARA ABASTO, MATADERO Y EXPORTACION

1895

REGIONES	VACUNA	YEGUARIZA	LANAR	PORCINA	TERNEROS
Norte	650.356	29.660	2.361.705	17.831	44.500
Central	503.850	135.096	912.200	7.198	13.705
Sud	218.786	70.832	1.194.972	3.263	10.803
Patagónica	3.441	2.388	64.916	—	117
Total.....	1.376.433	237.976	4.533.793	28.292	69.125

HACIENDA PARA CRIA E INVERNADA

1895

Norte	317.495	19.690	645.940	10.566	9.632
Central	848.028	55.498	1.411.149	13.093	1.856
Sud	410.511	38.554	1.250.438	3.860	1.462
Patagónica	17.213	1.983	166.407	42	76
Total.....	1.593.247	115.725	3.473.934	27.561	13.026

HACIENDA PARA ABASTO, MATADERO Y EXPORTACION

1896

Norte	733.154	18.764	2.104.941	17.071	56.766
Central	397.841	52.452	920.640	10.756	20.836
Sud	159.410	28.420	1.495.202	3.444	19.025
Patagónica	1.583	397	40.178	—	94
Total.....	1.291.988	100.033	4.560.961	31.271	96.721

HACIENDA PARA CRIA E INVERNADA

1896

Norte	353.845	21.016	814.413	13.316	17.465
Central	649.093	43.696	1.528.048	11.827	1.752
Sud	445.610	32.749	1.540.694	2.914	1.563
Patagónica	9.723	2.086	201.222	25	—
Total.....	1.458.271	99.547	4.084.377	28.082	20.780

HACIENDA PARA ABASTO, MATADERO Y EXPORTACION

1897

Norte	661.332	21.916	2.488.941	20.812	67.991
Central	368.047	68.111	1.318.010	13.429	23.407
Sud	96.490	28.865	1.289.947	2.934	17.536
Patagónica	1.575	336	57.358	—	34
Total.....	1.127.444	119.228	5.154.256	27.175	108.968

HACIENDA PARA CRIA E INVERNADA

1897

REGIONES	VACUNA	YEGUARIZA	LANAR	PORCINA	TERNEROS
Norte	368.171	29.432	988.868	14.367	20.395
Central	618.135	31.839	1.620.769	21.520	6.421
Sud	409.313	30.015	1.465.844	3.348	2.123
Patagónica	5.596	2.321	141.327	40	—
Total.....	1.401.215	93.607	4.216.808	39.275	28.939

NOTA.—En la formación de los totales del año 1897, las cifras referentes a Carmen de Areco, Chivilcoy, Nueve de Julio, Lamadrid, Puán y Saavedra son provisorias.

La langosta

Durante la actual administración, la Provincia ha sufrido dos invasiones de este terrible enemigo de la agricultura, la una en 1896 y en 1897 la otra.

Campaña de 1896.—La intensidad de la invasión de 1896 fué extraordinaria y no creo aventurado asegurar que ha sido una de las más considerables que hasta ahora haya soportado la Provincia. La invasión abarcó más de sesenta partidos, pero quedó limitada a unos cincuenta, en los que se estableció para el desove, contribuyendo a hacer más sensibles los perjuicios la circunstancia de haberse iniciado el movimiento de invasión con anticipación de uno y medio a dos meses a la época en que anteriormente se había observado. En efecto; si bien la invasión sólo llegó a tomar proporciones alarmantes a principios de Septiembre, los primeros enjambres aparecieron en los partidos ribereños del Paraná a mediados de Agosto, mientras que en años anteriores sólo se presentaron en la Provincia a mediados o fines de Octubre.

El P. E. adoptó inmediatamente todas las me-

didas autorizadas por la ley para combatir la plaga, nombrando en Septiembre 1° de ese mismo año una comisión central presidida por el doctor don Faustino Alsina, quien desplegó en su puesto una acción vigorosa, infatigable e inteligente, que contribuyó, sin duda alguna, al relativo éxito de la campaña emprendida.

La comisión central organizó la defensa nombrando comisiones vecinales en todos los partidos invadidos y poniendo a contribución todos los recursos que acordaban las leyes vigentes sobre la materia, harto deficientes en muchos puntos importantes. A la acción de la Provincia concurrió el Gobierno de la Nación con dos batallones del ejército de línea que prestaron excelentes servicios en la ejecución de los trabajos de persecución.

La Provincia invirtió en esta campaña la suma de pesos 210.000 moneda nacional, que resulta insignificante si se tiene en cuenta la importancia y el valor de los productos que se trataba de salvar.

De las grandes cosechas salvaron casi ilesas la de trigo y demás cereales de verano, así como la de lino. No así la de maíz, que sufrió considerable daño, como era natural que sucediera, en razón de la época del año en que esta planta llega a la sazón, debiendo advertirse asimismo que no todos los daños son imputables a la langosta, porque contribuyó con mucho a causarlos la sequía que sobrevino por aquel entonces. La comisión central calculó que se habían salvado 400.000 toneladas de 2.000.000 a que debía llegar la cosecha total de maíz, lo que arrojaría un 80 o|o de pérdida. Pero la Direcciou General de Estadística de la Provincia da cifras menos pesimistas, como puede verse en la siguiente planilla que me ha suministrado con

las consiguientes reservas respecto de su exactitud, pero que considera bastante aproximada a la verdad:

Extensión cultivada en maíz y pérdida causada por la langosta y sequía en 1896 y 1897

REGIONES	Extensión cultivada	Cosecha calculada	Salvado		Perdido	
	Hectáreas	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas
Norte	384.169	739.094	49	364.108	51	374.986
Central	260.248	389.053	74	288.155	26	100.897
Sud	31.868	49.546	98	48.617	2	928
Patagónica	60	76	100	76	—	—
Total	676.345	1.177.769	60	700.956	40	476.811

A mi ver, es exagerado el monto total de la cosecha esperada (2.000.000 de toneladas) que la comisión toma como base de su cálculo y reputo bastante aproximada a la verdadera cifra la que indica la Dirección de Estadística; pero tengo también por excesiva la proporción que esta da como salvada y estimo que esta proporción no excede de 50 por ciento de la cosecha total, lo que aproxima un tanto los resultados de uno y otro cálculo.

V. H. conoce, sin duda alguna, el bien meditado informe de la comisión central relativo a esta campaña y que este Ministerio publicó en folleto. Esa publicación ha hecho conocer los detalles de la obra de defensa, así como las observaciones y enseñanzas que ha sugerido y pienso que esta circunstancia me exime de enunciarlas en esta breve reseña.

Sin embargo, no puedo abstenerme de recordar a V. H. que la campaña llevada a cabo por esta comisión central de la Provincia, ha sido la primera acción organizada en toda la República, bajo un plan metódicamente ejecutado; y que ella ha sido

el punto de partida de los trabajos más o menos bien organizados, que posteriormente se han emprendido para defender al país de las devastaciones del acridio, dejando a la vez una grande y fecunda enseñanza, que es, a mi ver, el más importante de los resultados obtenidos, a saber: que es posible destruir la langosta y evitar, si no todos, por lo menos los más de los daños que causa, siempre que las autoridades y los vecindarios llegan a mancomunar sus esfuerzos, sea por acto espontáneo, sea por imposición de la ley.

Campaña de 1897.—La invasión de este año estuvo lejos de aproximarse en importancia a la del anterior. En realidad no ha sido de mayor consideración, sino en ocho o diez partidos de la Provincia.

La zona de invasión ha sido más o menos la misma que en 1896, pero los enjambres no se detuvieron sino en los pocos partidos a que he hecho referencia.

La invasión procedente de Córdoba y de la Pampa Central, comenzó por el partido de Villegas en Octubre 2 y sólo a fines del mismo mes fueron invadidos por el lado de Entre Ríos los partidos ribereños del Paraná.

Habiendo sido llamado el doctor Alsina a ocupar la presidencia de la comisión nacional, el P. E. nombró una comisión central presidida por el doctor don Pedro C. Iturralde y compuesta de los señores doctor J. Sánchez Viamont, doctor Mariano N. Candiotti y señor Gerónimo Turio, que se constituyó el 15 de Octubre.

Al mismo tiempo dictó el P. E. un decreto estableciendo una nueva organización del personal para la ejecución de los trabajos, de acuerdo con la

indicación de la comisión presidida el año anterior por el doctor Alsina y respondiendo a estas ideas:

1.ª Centralización de la dirección de los trabajos y dependencia directa de todo el personal de la dirección central.

2.ª Dirección local unipersonal y retribuída.

3.ª Todo personal de dirección debe poder ser exonerado por la dirección central sin dilaciones, cuando no responda a las exigencias del servicio.

4.ª La dirección local debe ser secundada por comisiones de vecinos con carácter de consultivas.

Iniciados los trabajos de la comisinó central y organizado ya una gran parte de su personal, comenzó a intervenir en la Provincia la comisión nacional, nombrada de acuerdo con la ley sobre extirpación de la langosta sancionada por el Congreso de la Nación.

Esta circunstancia obligó al Gobierno de la Provincia a dictar el siguiente decreto:

La Plata, Noviembre 12 de 1897.

Vista la nota pasada al Ministerio de Obras Públicas por la comisión nacional de extinción de la langosta, en que comunica que asumirá una intervención directa y activa en la Provincia, por intermedio de una comisión provincial que, con asiento en la ciudad de Buenos Aires, organice y dirija los trabajos en el territorio de la Provincia, y—

CONSIDERANDO:

Que el P. E., por decreto de Octubre 12 del corriente año y en cumplimiento de la ley de la Provincia de Diciembre 6 de 1892, organizó la comisión central de persecución de la langosta y dispuso la forma en que había de procederse a los trabajos encomendados a la misma, en virtud de lo cual dicha comisión inmediatamente dió comienzo a aquéllos, organizando al mismo tiempo todos los elementos necesarios para su mejor éxito en el momento oportuno;

Que la intervención de la comisión nacional de que da cuenta la nota citada impide proseguir dichos trabajos, toda vez que, pro-

cediendo ambas comisiones con criterio propio y en ejercicio de facultades que les acuerdan las respectvas leyes de creación, la intervención conjunta de una y otra podría comprometer muy gravemente el éxito de los trabajos, pues es evidente y notorio que para obtenerlo es indispensable que haya una absoluta unidad de acción directiva y ejecutiva;

Que dadas estas circunstancias, corresponde dejar a la comisión nacional la más amplia libertad de acción, limitando las funciones encomendadas a la comisión de la Provincia, a fin de que la primera pueda asumir la dirección única y exclusiva de los trabajos;

Que no obstante esto y teniendo presente que el Poder Ejecutivo no puede abandonar la vigilancia de los altos intereses que representan las cosechas de la Provincia, no siendo la intervención de las autoridades nacionales motivo suficiente para relevarlo por completo de los deberes que a este respecto le incumben, es conveniente mantener organizada la comisión nombrada por el Gobierno de la Provincia, a fin de que vigile los movimientos y la marcha de la invasión por intermedio de sus propios agentes y, estudiando la eficacia de los medios de persecución empleados, indique a la comisión nacional las deficiencias que llegare a observar.

Por estas consideraciones, el Poder Ejecutivo—

RESUELVE:

1º La comisión central de persecución de la langosta constituída por decreto de Octubre 12 del corriente año, continuará desempeñando sus funciones al solo objeto de vigilar que los propietarios ocupantes de predios rústicos den cumplimiento a la ley de Diciembre 6 de 1892.

2º Dicha comisión central suspenderá todos los trabajos de persecución que por cuenta del Estado tenía organizados y se abstendrá, hasta nueva resolución, de tomar medidas de carácter ejecutivo, limitando su acción a observar la marcha y los movimientos de la langosta y la eficacia de los medios que se empleen para su extinción, indicando a la comisión nacional las deficiencias que notase y las omisiones en que incurriesen los vecinos obligados a efectuar trabajos de persecución.

3º Para el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos que preceden, la comisión central conservará la dotación de empleados que fuese estrictamente necesaria, manteniendo en general la organización dispuesta en el decreto referente a la misma, dictado en Octubre 12 del corriente año.

4º Hágase saber a las autoridades dependientes del P. E. que deben prestar a la comisión nacional de extirpación de la langosta todo el concurso que sea posible dentro de sus atribuciones legales y comuníquese a la comisión central de persecución de la langosta.

G. UDAONDO.

EMILIO FRERS.

Esto no obstante, la comisión de la Provincia ha efectuado algunos trabajos y ha contribuído al éxito de la campaña, incitando por intermedio de sus inspectores el celo de los vecinos remisos, conminándolos cuando ha llegado el caso, y vigilando constantemente por el cumplimiento de la ley.

Concurso de máquinas segadoras

Con motivo de la Feria-exposición que en Marzo de 1895 celebró la Sociedad Rural Argentina en la Capital Federal, el Poder Ejecutivo resolvió crear un premio de honor, consistente en un diploma y mil pesos en efectivo que se adjudicaría a la mejor atadora-segadora de cereales, sometiendo el concurso a determinadas reglas y a un ensayo práctico. Siendo la primera vez que esto último se hacía, se luchó con serias dificultades para llevarlo a cabo, pero logróse al fin realizarlo, aunque con escasa concurrencia. El jurado, después de hacer trabajar las máquinas en campos preparados al efecto en la chacra de la Facultad de Agronomía en La Plata, y previo un detenido estudio técnico, adjudicó el premio a la segadora-atadora "Victoriosa" Milwaukee, presentada por la "Compañía de Fabricantes Ingleses".

Pienso que sería sumamente útil insistir en esta clase de concursos.

Exposiciones y Ferias rurales

El P. E. ha contribuído a la realización de las ferias-exposiciones celebradas por la Sociedad Ru-

ral Argentina en 1896 y 1897: a la primera con un subsidio de $ 10.000 m|n. para premios en dinero y a la segunda con $ 25.000 m|n. que por iniciativa del P. E. acordó V. H.

A solicitud de las asociaciones rurales respectivas se ha comisionado en varias ocasiones a algunos profesores de la Facultad de Agronomía y Veterinaria para formar parte de los jurados, en las ferias que aquéllas han celebrado, o para dar conferencias. Lo primero en las ferias de Juárez y Balcarce y lo segundo en la última de Mercedes.

Estudios y publicaciones

Estudio agrícola de las Islas del Paraná. — El ingeniero agrónomo señor Antonio Gil fué comisionado en 1895 para realizar un estudio agrícola de las Islas del Paraná, tan dignas de llamar la atención de los poderes públicos por la riqueza considerable que encierran, y tan poco estudiadas, sin embargo, del punto de vista agrícola. El señor Gil permaneció durante más de ocho meses en la región y redactó un interesante libro que ha sido muy bien acogido.

Estudios del señor Gibson en Inglaterra. — En Abril de 1895 el señor Heriberto Gibson ofreció al P. E. sus desinteresados servicios con motivo de su viaje a Inglaterra y aquél le confió la misión de estudiar las condiciones actuales de las industrias rurales en el Reino Unido, y la aplicación que de los conocimientos adquiridos en dicho estudio podía hacerse en la Provincia. El señor Gibson remitió al Ministerio dos excelentes informes, sobre "La producción de manteca y queso", el uno y so-

bre "Exportación de ganado en pie y de carne congelada y fresca en el Reino Unido" el otro, ambos nutridos de datos y observaciones utilísimas para nuestros hacendados, lo que ha influído para que hayan sido muy solicitadas las publicaciones respectivas.

Estudio sobre las instituciones de enseñanza agrícola en Europa. — El joven ex alumno de la Facultad de Agronomía don Arturo P. Rueda, ofreció también sus servicios gratuítos para informar al P. E. sobre las instituciones mencionadas y fué comisionado al efecto. Pero aún no ha presentado su informe.

Estudios sobre el cultivo del maíz. — El señor Florencio de Basaldúa fué encargado en Mayo de 1895 de efectuar un estudio sobre el cultivo del maíz y el aprovechamiento de los tallos del mismo, para forraje. Dicho estudio ha sido publicado por el Ministerio.

Estudio fitogeográfico y botánico. — Aceptado su espontáneo ofrecimiento, el doctor Carlos Spegazzini, profesor de la Facultad de Agronomía, realizó un estudio científico muy completo de que ha dado cuenta en su "Contribución al estudio de la Flora de la Sierra de la Ventana", que ha sido dado a la publicidad.

Misión del ingeniero agrónomo don Carlos D. Girola en Europa. — El señor Girola, comisionado al efecto, ha presentado al P. E. un prolijo estudio sobre las instituciones agrícolas en Italia, que se ha publicado bajo el título de "La labor de la administración de agricultura en Italia". Habiéndosele designado, además, representante de la Provincia en el Congreso Internacional de

Agricultura que tuvo lugar en Bruselas en Septiembre de 1895, ha presentado un interesante informe sobre el mismo que está en prensa y aparecerá en breve.

Estadística agrícola: cereales y oleaginosos. — Anteriormente he dado cuenta a V. H. de haberse organizado en la Secretaría del Ministerio una sección, con el objeto de ensayar la formación de una estadística especial de la labranza por un procedimiento nuevo. Bajo la dirección del ingeniero agrónomo señor Cilley Vernet se ha llevado a cabo con relativo éxito, desarrollándose una gran labor para perfeccionar el procedimiento y conseguir los resultados propuestos, tan necesarios para el estadista y para el administrador público.

Se ha publicado ya "Los cereales y oleaginosos trillados en la Provincia de Buenos Aires, en la cosecha de 1895-96", y muy pronto aparecerá la correspondiente al año 1896-97. El nuevo procedimiento ha dado resultados casi completos en lo referente a los cereales y oleaginosos que se trillan. No así con respecto al maíz; pero es dado esperar que se logrará superar las dificultades que con respecto al mismo se han tocado.

Datos para la estadística agrícola. — El Poder Ejecutivo ha cooperado también a la publicación de una útil compilación de "Datos para la estadística agrícola de la Provincia", formada por el jefe de la tercera sección de este Ministerio, señor Carlos Lemée.

Estudio sobre la exportación de ganado vacuno. — El joven ingeniero agrónomo y veterinario don Pedro D. Pumará fué encargado de visitar los principales establecimientos ganaderos de la Pro-

vincia y estudiar en ellos la manera cómo proceden a la preparación y engorde de los novillos destinados a la exportación, así como las condiciones en que se hace su transporte terrestre y marítimo, costo de producción y demás modalidades de este comercio. El comisionado ha recorrido toda la Provincia y recogido abundantes datos, pero habiendo sido incorporado al personal de la Oficina Químico-Agrícola será ésta la encargada de publicar los resultados de dicho estudio.

Estudio sobre la industria de lechería. — En Junio de 1896 se comisionó al ingeniero agrónomo don Eduardo T. Larguía para que, previa visita de los principales establecimientos dedicados a esta industria, hiciese un estudio sobre el estado y desarrollo de la misma en la Provincia. Se han publicado sus resultados bajo el título de "La industria lechera en la Provincia".

Estudio general sobre la ganadería en la Provincia. — En las mismas condiciones del anterior se comisionó al veterinario don Ramón Bidart para hacer el estudio expresado en el rubro, pero este señor no ha presentado su informe.

Los reproductores vacunos en la exposición celebrada por la Sociedad Rural Argentina en Octubre de 1897. — Bajo este título se ha publicado por el Ministerio el informe pasado a la Oficina Químico-Agrícola por el ayudante viajero de la misma, ingeniero agrónomo señor Pedro D. Pumará, comisionado para estudiar la sección de bovinos de la referida exposición. Este libro ha sido muy bien acogido por la prensa agrícola.

Información sobre el estado general de la labranza en la Provincia. — Fueron comisionados

los ingenieros agrónomos Antonio Gil y José Cilley Vernet, para levantar esta información. El señor Gil ha recorrido con este objeto una gran parte de la Provincia y el resultado de las investigaciones de ambos comisionados será utilizado por la Oficina Químico-Agrícola de que han pasado a ser director y subdirector, respectivamente. Uno de sus frutos es el estudio sobre "Los caracteres físicos de los trigos", efectuado por el señor Gil y publicado por el Ministerio.

Comisión del doctor Godio. — Debiendo el reputado escritor doctor Guillermo Godio emprender un viaje para diferentes regiones de la República, con el fin de conocer las condiciones generales de la inmigración y colonización y estudiar de cerca la situación y aptitud de las tierras que puedan servir a la última y que aún quedan disponibles, el Poder Ejecutivo creyó conveniente contribuir a sufragar los gastos de este viaje, teniendo presente que el señor Godio, cuya ilustración y competencia son notorias, publicará un libro sobre este particular en el cual hará conocer el resultado de sus estudios, comprendiendo las tierras fiscales de la Provincia situadas sobre los ríos Negro y Colorado.

Investigación agrícola de la Cámara de Diputados de la Nación. — También ha cooperado el P. E. a esta investigación, disponiendo por decreto de Octubre 15 de 1896 que se prestara todo el concurso de las autoridades y reparticiones de la Provincia al comisario designado, ingeniero señor Francisco Seguí.

Estudios agrícolas del perito agregado a la legación alemana, doctor Kaerger. — El gobierno

del imperio alemán mantiene como perito agrícola, agregado a su legación en este país, al señor doctor Kaerger y le ha encomendado un estudio de nuestras industrias rurales. Los interesantes y exactos informes del doctor Kaerger vienen publicándose desde tiempo atrás en Alemania y contribuyen eficazmente al mayor conocimiento de nuestro país, por cuyo motivo este Ministerio juzgó conveniente prestar también su concurso a dicho perito, recomendándolo a todas las autoridades de la Provincia. Se ha publicado ya la parte de sus informes relativa a ésta.

Una Estación Marítima provincial. — Bajo este título ha sido publicado por el Ministerio el informe presentado por el doctor Lahille sobre los estudios realizados por él para preparar el establecimiento del Laboratorio Marítimo de que antes he dado cuenta a V. H.

Medidas contra la sarna del ganado ovino y otras enfermedades

Transcribo a continuación el decreto de Marzo 4 de 1896:

La Plata, Marzo 4 de 1896.

Atentas las reiteradas peticiones de la Sociedad Rural Argentina, en el sentido de que el P. E. adopte las medidas que la misma asociación ha indicado, tendientes a la extirpación de la sarna en el ganado ovino de la Provincia, y—

CONSIDERANDO:

Que es deber del P. E. adoptar todas las medidas administrativas que puedan contribuir a la extirpación de la indicada enfermedad, y a evitar en lo posible su propagación;

Que mientras no se dicte una ley que determine las obligaciones

de los propietarios de ganados, en lo que se refiere a la persecución y curación de la sarna ovina, el P. E. debe limitarse a tomar las providencias más urgentes para evitar el contagio en los establecimientos públicos y medios de transporte que están bajo su vigilancia;

Que es conveniente asimismo fijar plazos para hacer efectivas las medidas indicadas, a fin de que los propietarios de ganados puedan prevenir sus efectos y evitar los perjuicios que de otro modo podrían ocasionarles, el Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Artículo 1º—Desde el 1º de Julio del corriente año, no será permitido introducir a las tabladas del Estado ningún animal lanar afectado de sarna. A este fin, el comisario de la tablada respectiva revisará prolijamente cada tropa antes de darle entrada, y hará apartar por los dueños o consignatarios los animales afectados, entregándolos a los mismos. Si los dueños o consignatarios se negasen a efectuar el aparte, será rechazada toda la tropa.

Art. 2º—Desde el 1º de Enero de 1897 en adelante, será prohibida la entrada a tabladas, de toda tropa de ganado lanar en que hubiese uno o más animales afectados de sarna, debiendo en ese caso y desde esa fecha rechazarse la tropa entera.

Art. 3º—El P. E. designará oportunamente y en caso de necesidad, comisiones de peritos ante las cuales podrá reclamarse de las resoluciones de los comisarios de tabladas, en lo referente a la existencia de la enfermedad en los animales o las tropas rechazadas por éstos.

Art. 4º—Desde el 1º de Julio del corriente año, las empresas de ferrocarriles de la Provincia deberán desinfectar todo wagón en que se hubiese transportado animales lanares después de cada viaje y antes de ponerlo nuevamente en circulación. La desinfección se hará en territorio de la Provincia, a cuyo fin las empresas deberán fijar antes del 1º de Mayo del corriente año, y de acuerdo con el Departamento de Ingenieros, las estaciones en que haya de efectuarse, quedando esta designación sujeta a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Art. 5º—Una comisión compuesta del presidente del Departamento de Ingenieros, el presidente del Consejo Superior de Higiene, y un representante de la Sociedad Rural Argentina, que ésta designará a la brevedad posible, formulará un reglamento en que se determinará todo lo concerniente a la manera y forma en que deberá efectuarse la desinfección a que se refiere el artículo anterior. La comisión someterá el proyecto de reglamento a la aprobación del P. E. antes del 1º de Junio del corriente año.

Art. 6º—Comuníquese, circúlese impreso a las autoridades de campaña, hacendados, asociaciones rurales, empresas de ferrocarriles, etc., y dése al Registro Oficial.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

Puedo asegurar a V. H. que este decreto ha dado excelentes resultados. Sólo con raras excepciones se presentan en las tabladas del Estado animales atacados, lo que hace suponer que los hacendados cuidan de tomar las medidas oportunas de curación y esta suposición induce necesariamente la de que someten a tratamiento todos sus rebaños.

En estos mismos momentos la nueva Oficina Químico-Agrícola está practicando un ensayo práctico de sarnífugos, que es sin duda una labor ímproba y llena de dificultades; pero aquella oficina la ha afrontado resueltamente en atención a la grande importancia que para la ganadería puede tener dicho ensayo.

El P. E. reglamentó también la desinfección de los vagones de ferrocarriles conductores de ganados, pero encontrando atendibles algunas observaciones que opusieron las empresas, resolvió suspender su vigencia hasta que un nuevo estudio del asunto permitiese encontrar soluciones equitativas, de carácter definitivo.

Ley de señales

En Agosto 4 de 1894 el P. E. os presentó un proyecto de ley que fué sancionado por V. H. en Septiembre 5 de 1897, en la siguiente forma:

El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de—

LEY:

Artículo 1º—Desde la promulgación de esta ley, los propietarios de ganado lanar deberán usar una o más señales para todas las majadas que tuviesen dentro del mismo partido.

Art. 2º—Para distinguir las majadas o los grados de refinamiento podrán hacerse en la oreja de los animales pequeñas incidencias, pero deberán ser hechas de modo que en todo tiempo sea posible reconocer la forma y dimensiones de la señal principal, no pudiendo exceder de diez milímetros de largo y cuatro de ancho en su corte originario.

Art. 3.º—Derógase el artículo 66 del Código Rural.

Art. 4º—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

MARIANO R. MARTÍNEZ.
M. del Carril,
Prosecretario del Senado

EDUARDO SÁENZ.
Enrique Lapez,
Sec. de la Cámara de Diputados

Promulgada por el P. E. en Octubre 7 de 1897, ha sido publicada en hoja suelta y repartida con profusión.

Mercado General de Ganados

El pensamiento de crear este utilísimo establecimiento con el fin de concentrar en un solo punto la inspección fiscal de los ganados y el movimiento comercial de los mismos que se dirige a las capitales de la Nación y de la Provincia, fué iniciado por un importante grupo de hacendados, consignatarios y exportadores de ganados. El P. E. lo acogió con viva simpatía y pensaba solicitar vuestra autorización para realizarlo. Pero inconvenientes que no ha sido posible salvar, le han impedido terminar el estudio que de él venía haciendo.

Por otra parte, la posibilidad de establecer el Mercado Central dependía, en gran parte, de la resolución definitiva que adoptase la Municipalidad de la Capital Federal con respecto a la traslación de los mataderos públicos de la misma a los terrenos de Liniers, destinados a ese objeto. La

demora de esta resolución obligaba también al P. E. a demorar la suya.

Concesiones de molinos hidráulicos

La instalación de esta clase de establecimientos es un testimonio de prosperidad industrial y puede servir de índice para apreciarla en los distritos respectivos.

Han sido autorizados los siguientes:

A	Agustín García, Tandil	Arroyo Las Chilcas.
„	Agustín Raggio, Lobería	„ Tamangueyú.
„	E. Foulon, Lobería	„ „
„	José Godio, Bahía Blanca	„ Napostá.
„	Vanolli y Roncelli, Bahía Blanca . .	„ „
„	González y Bidou, Lobería	„ Los Huesos.
„	T. Dartigues, Pilar	Río Luján.

CAPITAL DE LA PROVINCIA

Más adelante encontrará V. H. un cuadro en que están enumeradas las obras efectuadas en los edificios públicos de la capital, de manera que aquí sólo haré mención de algunas de las medidas mas importantes propuestas o adoptadas por el Poder Ejecutivo para el fomento de la misma.

Ley sobre fomento de industrias

Convencido de que La Plata puede llegar a constituir un centro industrial de primer orden por poco que el Gobierno estimule esta tendencia, el Poder Ejecutivo sometió a vuestra consideración,

en Octubre de 1894, un proyecto de ley tendente a favorecer la radicación de establecimientos industriales en el ejido de la capital y en los terrenos anexos al puerto, mediante la venta o el arrendamiento de terrenos fiscales en condiciones equitativas, con plazos cómodos para el pago del precio y exoneración de algunos de los impuestos fiscales.

Este proyecto fué acogido con marcadas simpatías por la opinión y la prensa, y después de una larga tramitación llegó por fin a convertirse en ley en Mayo 29 de 1896.

Sin embargo, fué modificado de tal modo el proyecto primitivo y se disminuyeron tanto las ventajas y franquicias que él ofrecía, que me temo que no llegue a tener eficacia alguna. En efecto, la presentación del proyecto bastó para que se iniciaran, ya oficial ya extraoficialmente, numerosas propuestas para la instalación de establecimientos industriales de indiscutible importancia y utilidad: sancionada la ley, se han retirado las más de ellas o no se ha insistido en su tramitación. Unicamente dos o tres concesiones han sido acordadas.

Monumento conmemorativo de la Junta de 1810

Habiendo llegado las estatuas encargadas con anterioridad al escultor italiano señor Pietro Costa, el Poder Ejecutivo designó en Mayo de 1895 una comisión presidida por el señor vice-gobernador de la Provincia, coronel Arias, para que proyectase la mejor forma de llevar a cabo la erección de un monumento en la Plaza de Legislatura de esta capital. La comisión nombrada cumplió su

misión con patriótico celo, sacando a concurso los proyectos presentados por varios escultores. Terminados por ella todos los trabajos preparatorios, el Poder Ejecutivo dirigió a V. H. el mensaje y proyecto de ley de Julio 21 de 1897 destinando la suma de 100.000 pesos moneda nacional para la construcción del monumento y gastos accesorios. Dicho proyecto está aún pendiente de vuestra consideración.

Alumbrado eléctrico de La Plata

Como sabe V. H. este servicio se hace por el Estado, mediante un contrato existente con la Compañía de Electricidad del Río de la Plata.

Pero este contrato se encuentra en condiciones muy singulares, pues habiendo caducado hace ya muchos años ha venido prorrogándose de hecho y por breves plazos desde 1888.

La usina es de propiedad del Estado, pero la empresa, que estaba autorizada para ensanchar y mejorar el servicio debiendo el Gobierno pagar estas mejoras al vencimiento del contrato, había introducido, en esta virtud, mejoras cuyo pago venía gestionando desde tiempo atrás, así como la regularización del contrato o su definitiva cancelación.

Después de largas tramitaciones se convino entre el Poder Eecutivo y la empresa formular un contrato *ad-referendum* en el cual se establecía la adquisción por el Estado de las mencionadas mejoras mediante el pago del precio de tasación con el 7 o|o de interés anual, cuyo precio se pagaría por el Gobierno en cuotas anuales equivalentes al

cinco por ciento de la suma adeudada durante los primeros cinco años, y de 10 o|o en los restantes, de manera que la deuda quedaría extinguida en doce años y medio, más o menos.

El Poder Ejecutivo sometió este proyecto a la aprobación de V. H. en Junio 15 de 1895, pero habiendo pasado el plazo reglamentario sin que fuese considerado en la H. Cámara a que fué remitido, ésta lo mando "Al archivo".

Como esta situación es completamente anómala e irregular, el Poder Ejecutivo ha resuelto enviaros nuevamente el proyecto de contrato *ad-referendum* ya citado y asimismo una propuesta de compra de la usina que ha presentado la empresa, pues será forzoso resolver una u otra cosa.

Canalización del Arroyo del Gato

Tampoco ha sido considerado por V. H. el mensaje y proyecto de ley que os presentó el Poder Ejecutivo en Junio 20 de 1895 sobre este asunto que interesa a la capital, pues, como es sabido, las aguas pluviales de la misma tienen su desagüe obligado en el mencionado arroyo, así como las de una gran parte de su ejido, y estando casi completamente cegado el canal de comunicación entre aquél y el del Zanjón que desagua en el Río de la Plata, se producen inundaciones que causan perjuicios de cierta consideración.

Traza de Tolosa

En Mayo 29 de 1896 el Poder Ejecutivo pasó a vuestra consideración el siguiente mensaje y el proyecto de ley correspondiente:

La Plata, Mayo 29 de 1896.

A la Honorable Legislatura:

La ley 1º de Mayo de 1882, que dispuso la fundación de esta capital, estableció la superficie de terreno que debía expropiarse, para darle el ejido necesario.

La expropiación se llevó a cabo, en gran parte, invirtiendo al efecto los recursos que la misma ley acordaba y el trazado de la ciudad se hizo de acuerdo con el plano que aprobó el Poder Ejecutivo.

Sin embargo, algunas de esas expropiaciones no tuvieron lugar, como verá V. H. por los antecedentes que acompaño, y hoy no pueden realizarse por razón de haber caducado, de acuerdo con la ley de la materia, el derecho que para esas expropiaciones podía ejercer el P. E., y aun cuando en algunos casos los particulares estuvieron conformes con ella, tampoco fué posible efectuarlas por haberse agotado los recursos destinados por la ley respectiva, ni acceder a permutas que se le proponían con terrenos de propiedad fiscal, una vez que el P. E. no puede disponer de ellos, sino en la forma de subasta pública.

Ahora bien; algunas de las calles de esta ciudad, principalmente en las secciones 30 y 32, están clausuradas, o si están abiertas lo es en terrenos que no han salido del dominio particular, lo que ha dado ya margen a pleitos.

Existen varios propietarios cuyos inmuebles han sido afectados en tal forma que no tienen frente a vías públicas, y otros cuyos edificios quedan sobre el terreno que éstas ocupan.

Esta situación irroga serios perjuicios a los particulares, es un obstáculo al progreso de un importante barrio de esta ciudad y el P. E. piensa que ha llegado el momento de buscar solución satisfactoria a cuestión de tan vital importancia y que se relaciona íntimamente con el ornato, higiene y adelanto de la capital de la Provincia.

La Provincia, en las secciones mencionadas y fuera de ellas, pero dentro de su capital, posee tierra libre y juzga el P. E. que el medio más práctico de buscar solución a los inconvenientes enunciados, es que V. H. se sirva autorizarle para permutar por terrenos fiscales los que resulten afectados por la traza de la ciudad.

En caso de tratarse de construcciones que en general no son de importancia, se fijaría una indemnización equitativa, y si algunos propietarios no estuviesen conformes con la permuta, sería el caso de proceder a la expropiación de acuerdo con la ley respectiva.

Con este propósito elevo a la consideración de V. H. el adjunto proyecto de ley, rogándoos le prestéis especial preferencia por los intereses que está llamado a servir.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º—Autorízase al P. E. para disponer de la tierra pública que sea necesaria, situada dentro del ejido de esta capital, y que no esté especialmente afectada para los servicios públicos, con el objeto de permutarla con fracciones equivalentes en precio, a fin de dar a las calles de esta ciudad la traza que corresponde de acuerdo con el plano de la misma. Esta autorización comprende aquellas propiedades que por el establecimiento de dichas calles resulten sin frente a las mismas.

Art. 2º—Para determinar el valor de los terrenos que deban permutarse, se constituirá en cada caso una junta compuesta de un representante del propietario, el director de rentas y uno de los mayores contribuyentes que resulte de un sorteo que se practicará entre diez de los mayores contribuyentes de impuestos fiscales que tengan su domicilio en La Plata.

Art. 3º—En caso de que algunos propietarios no estuviesen conformes con la permuta, el P. E. queda facultado para proceder a su expropiación, de acuerdo con la ley de la materia.

Art. 4º—Si en virtud de ley se entregase a la Municipalidad de esta capital, los terrenos libres que existen dentro de su ejido, el P. E. cesará de intervenir en las permutas, indemnizaciones y expropiaciones de que habla la presente ley, debiendo dicha Municipalidad ser la encargada de llevarlas a cabo por su cuenta y con sus recursos propios.

Art. 5º—Los gastos que origine el cumplimiento de esta ley, se imputarán a la misma y se pagarán de rentas generales.

FRERS.

Este proyecto, convertido en ley por V. H. comienza a ponerse en ejecución.

EDIFICIOS PUBLICOS

En diferentes capítulos de esta memoria he hecho mención de las obras efectuadas en los edificios que ocupan algunas de las reparticiones de la Administración.

Para evitar una enumeración prolija de todo lo que a este respecto se ha hecho, lo he resumido en el siguiente cuadro:

Obras efectuadas en los edificios públicos desde Mayo 1.° de 1894 hasta Abril 30 de 1898

DESIGNACIÓN	SITUACIÓN	ESPECIFICACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO	OBSERVACIONES
			$ cts.	
Casa de Gobierno	La Plata	Terminación del ala derecha, gran salón, vestíbulos, escalinata, etc., para habilitar todo el edificio...	220.720.49	Terminado con excepción de algunas pinturas.
Observatorio	La Plata	Prosecución de las obras en la torre del gran anteojo ecuatorial	7.294.—	En construcción.
Museo	La Plata	Reparaciones y habilitación de los sótanos	8.601.33	Terminado.
Ministerio de Hacienda	La Plata	Construcción de pozos, pintura y reparaciones generales	10.756.76	Terminado.
Casa de Justicia	La Plata	Depósito para aguas corrientes y reparaciones ..	1.972.18	Terminado.
Ministerio de Gobierno	La Plata	Pintura y reparaciones	4.510.—	Terminado.
Departamento de Policía	La Plata	Rejas y reparaciones	1.541.—	Terminado.
Departamento de Ingenieros .	La Plata	Construcción de pozos	1.129.90	Terminado.
Facultad de Agronomía	La Plata	Terminación edificios, campo de experimentos del baño de natación, de la clínica, reparación de los existentes y ampliación de edificios	12.575.25	Terminado.
Escuela de Artes y Oficios ...	La Plata	Habilitación definitiva de tres pabellones, construcción de cerco, galería y veredas en baldosas en gran parte de los techos y prosecución de obras en tres pabellones más	27.328.77	Terminado.
Estación del Ferrocarril	La Plata	Pintura y reparaciones	3.664.83	Terminado.
Plaza Dardo Rocha	La Plata	Cerco y vereda en la manzana destinada a Consejo de Higiene	2.367.63	Terminado.
Caballeriza de Policía	La Plata	Reparaciones e instalación de una báscula	430.—	Terminado.
Templos				
Catedral	La Plata	Prosecución de la construcción de los muros de elevación	120.523.91	Paralizada.

Obras efectuadas en los edificios públicos desde Mayo 1.° de 1894 hasta Abril 30 de 1898 (continuación)

DESIGNACIÓN	SITUACIÓN	ESPECIFICACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO	OBSERVACIONRS
			$	
San Ponciano	La Plata	Ensanche y casa parroquial	75.331.34	Terminado.
Iglesia de la Ensenada	Ensenada	Reforzar cimientos de la torre	8.038.62	Terminado.
Hospitales				
Hospital Melchor Romero	La Plata	Reparaciones y renovación de pisos en los pabellones	5.901.82	Terminado.
Hospital Melchor Romero	La Plata	Habilitación de un comedor para hombres dementes, construcción de un pabellón para mujeres dementes, reparación y mejora de edificios	36.090.49	En construcción por administración.
Cárceles				
Penitenciaría de Sierra Chica	Sierra Chica	Construcción de los pabellones números 3 y 4	167.383.63	Terminado.
Penitenciaría de Sierra Chica	Sierra Chica	Reconstrucción de los techos, pabellones 1 y 2	16.864.58	Terminado.
Penitenciaría de Sierra Chica	Sierra Chica	Pozo semisurgente y molino	5.455.04	Terminado.
Penitenciaría de Sierra Chica	Sierra Chica	Bomba, manguera y materiales	7.958.47	Terminado.
Penitenciaría de Sierra Chica	Sierra Chica	Portón de fierro y cocina	3.119.—	Terminado.
Cárcel del Norte	San Nicolás	Carros atmosféricos	3.796.95	Terminado.
Cárcel del Norte	San Nicolás	Reparaciones	5.952.47	Terminado.
Cárcel del Centro	Mercedes	Carros atmosféricos	6.000.—	Terminado.
Cárcel de Detenidos	La Plata	Reconstrucción de techos y pintura	3.002.11	Terminado.
Cárcel de Detenidos	La Plata	Higienización y reparaciones	11.531.17	
			779.842.66	
		Obras ordenadas	SUMA DECRETADA	
Cárcel Departamental	Dolores	Reparaciones, cloacas, etc.	8.000.—	
Casa de Gobierno	La Plata	Pinturas, etc.	15.000.—	
Escuela de Artes y Oficios	La Plata	Ampliación de talleres, pabellones, etc.	3.000.—	
Departamento de Policía		Reparación de caballerizas	4.000.—	
Casa de Tribunales	Mercedes	Construcción	120.000.—	

Durante los cuatro años el P. E. ha contribuído, además, con la suma de $ 65.150 m|n. a la construcción o reparación de treinta templos de la campaña y con $ 8.900 m|n. a la de diez asilos y hospitales. Las obras se han efectuado por intermedio de los párrocos respectivos, comisiones de vecinos o asociaciones particulares.

Cárceles

Las cárceles de la Provincia son absolutamente insuficientes y muchas de ellas carecen no sólo de las comodidades necesarias, sino también de las indispensables condiciones de seguridad e higiene.

En algunas se encuentran aglomerados los presos en proporciones imposibles; pero es mi deber hacer notar que a este resultado concurre, en muchos casos, la morosidad con que se tramitan las causas.

El P. E. ha hecho lo posible por remediar esta situación.

En la Penitenciaría de Sierra Chica se han construído dos nuevos pabellones con capacidad para 74 penados cada uno, y se han hecho otras obras de alguna importancia, habiéndose también adelantado bastante la construcción del muro de circunvalación.

En la de Detenidos, de La Plata, se han invertido alrededor de $ 14.500 m|n. en obras de higienización y seguridad. En la departamental de San Nicolás se han efectuado las reparaciones más urgentes y a la de Mercedes se la ha dotado igualmente de medios adecuados para mejorar sus condiciones de higiene, habiéndose ordenado última-

mente algunas obras con el mismo objeto en la de Dolores.

Pero es indudable que todo esto no basta y que es urgente ocuparse del aumento o ensanche de los edificios carcelarios, estudiando los medios de que pueda disponerse a tal fin y la mejor forma de proceder a objeto de que las prisiones estén en condiciones de responder a la clasificación legal de los delitos y de las penas y a los mandatos de la Constitución de la Provincia.

Apercibido de esta necesidad y deseando el P. Ejecutivo preparar un proyecto metódico y completo, encomendó su estudio en 1896 a una comisión presidida por el señor presidente de la Suprema Corte y compuesta del señor jefe de Policía, presidente del Departamento de Ingenieros y presidente del Consejo Superior de Higiene. Desgraciadamente, esta comisión no ha podido expedirse hasta la fecha.

HIGIENE Y ASISTENCIA PUBLICA

La aparición del cólera en 26 de Diciembre de 1894 pudo alarmar un momento a la población, pero afortunadamente no tuvo las consecuencias que pudieron temerse.

El Poder Ejecutivo solicitó de V. H. los fondos necesarios para combatir la epidemia al día siguiente de su aparición, y, acordados por V. H. en Febrero 13 del año siguiente, pudo el Consejo de Higiene desenvolver una acción enérgica que contribuyó a su pronta desaparición.

Fuera de esta ocasión y aparte de sus funciones generales y ordinarias, las autoridades sanitarias

de la Provincia sólo han tenido ocasión de intervenir en diversas epidemias locales que lograron dominar sin mayor esfuerzo.

Dirección General de Salubridad Pública

En la dirección de este ramo se ha operado un cambio de trascendencia. El antiguo Consejo Superior de Higiene tenía el defecto de todos los cuerpos colegiados, a saber, carencia de unidad e insuficiente o morosa acción ejecutiva, defecto que si no tiene mayores inconvenientes cuando únicamente invisten funciones deliberativas, los tiene muy graves cuando éstas son de carácter ejecutivo.

El P. E. pensó que era conveniente modificar este régimen, reorganizando por completo una repartición tan importante, sobre la base principal de una dirección unipersonal.

Con este propósito os presentó en Junio 5 de 1894 un proyecto de ley que, por amoldarse a la situación del erario público en aquel entonces, se redujo a constituir la Dirección General de Salubridad Pública, y a dotarla del personal y de los elementos más indispensables, esperando que más adelante pudiese ser completada su organización interna.

El P. E. tuvo, entre tanto, la satisfacción de que el Gobierno de la Provincia de Mendoza, bajo las inspiraciones del doctor Emilio Coni, adoptase lo substancial de este proyecto, tomando textualmente muchas de sus disposiciones, para constituir la repartición sanitaria de aquella Provincia.

En Septiembre 10 de 1897, V. H. convirtió por

fin en ley el proyecto del P. E., ampliado con la creación de varias secciones internas y algunas otras disposiciones. La Dirección General de Salubridad Pública de la Provincia ha quedado, en consecuencia, organizada en la siguiente forma:

Director General.

Sección 1.ª Higiene administrativa, Ejercicio de la medicina, Medicina legal.
„ 2.ª Higiene industrial, urbana y rural.
„ 3.ª Endemias y epidemias, Demografía médica, Hospitalización.
„ 4.ª Bacteriología e Instituto bacteriológico de la Provincia.
„ 5.ª Química, Química médica, Toxicología.
„ 6.ª Farmacia y ejercicio de esta profesión.
„ 7.ª Veterinaria.

Con anterioridad a estas reformas, la acción del Consejo Superior de Higiene era débil y escasa, pero después de la reorganización y desde su constitución, la Dirección General ha venido desplegando una actividad que acredita las previsiones del P. E. al proponer su creación, como lo demuestra el siguiente brevísimo resumen de sus trabajos:

Ordenanza general sobre la tuberculinización.

Ordenanza general sobre el ejercicio de la odontología en las calles y plazas públicas.

Reglamento general de la Dirección, aprobado por el P. E.

Inspección de los establecimientos industriales situados sobre la margen del Riachuelo.

Estudio general sobre la tuberculosis en la Provincia.

Treinta y dos visitas de inspección a saladeros, graserías, destilerías, lavaderos de lana, etc., etc., adopción de medidas de higienización de los mis-

mos, y proyecto de reglamentación general de establecimientos industriales insalubres.

Inspección a varios pueblos de la campaña con motivo de enfermedades contagiosas.

Setenta y siete visitas de inspección a farmacias, droguerías, etc., y sesenta inspecciones veterinarias.

Instituto de Higiene Experimental

En otra parte de esta memoria os he hablado ya de la creación de esta nueva y utilísima institución, que, sin duda alguna, ha de contribuir a dar un alto carácter de seriedad a los estudios del ramo y a imprimir una autoridad incontestable a la acción de la Dirección General de Salubridad, bajo cuya dependencia lo ha colocado la ley.

Los antecedentes de su creación y organización, son los siguientes:

La Plata, Julio 21 de 1897.

A la Honorable Legislatura:

Para satisfacer las exigencias de la higiene y salubridad pública, así como las que emanan del desarrollo agrícola e industrial de la Provincia, es de la más imprescindible necesidad que se efectúen los estudios correspondientes en una forma adecuada, según los métodos más modernos y en relación con los más recientes descubrimientos científicos. Entre dichos estudios, los de microbiología en particular y la higiene experimental en general, revisten en la actualidad una importancia especialísima, como lo sabe V. H.; y constituyen, por decirlo así, la base principal de las medidas sanitarias que deben adoptarse, de tal modo que puede afirmarse que mientras las autoridades sanitarias de la Provincia no posean los medios de realizarlos, serán de todo punto insuficientes sus esfuerzos para asegurar la eficacia de los servicios que les están encomendados.

Juzgándolo así, el P. E. considera que es de verdadera opor-

tunidad y urgencia, organizar un instituto especial que se ocupe con la necesaria competencia científica de los estudios mencionados, y que podrá también prestar importantísimos servicios a la Provincia, preparando los agentes curativos y profiláticos de las enfermedades, tales como el suero antidiftérico, la vacuna del carbunclo y de la rabia, la tuberculina, etc., etc. Su creación importaría una verdadera obra de progreso que haría honor a la Provincia y cuyo éxito estaría asegurado, si V. H. tuviese a bien sancionar en breve tiempo el adjunto proyecto de ley.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º—Créase un Instituto de Higiene experimental que dependerá directamente del Consejo Superior de Higiene de la Provincia, y en el cual se realizarán todos los estudios del ramo que tengan relación con la higiene y la salubridad pública y con las enfermedades de los ganados que puedan constituir un peligro para la población.

Art. 2.º—Autorízase al P. E. para contratar por un término que no exceda de cinco años, los servicios de un especialista en el ramo, que desempeñará las funciones de director del Instituto, con un sueldo de 200 pesos oro sellado.

Art. 3º—Autorízase igualmente al P. E. para invertir hasta la suma de 15.000 pesos moneda nacional en el establecimiento del Instituto, en el cual dispondrá que presten sus servicios los empleados del Consejo de Higiene que juzgue conveniente.

Art. 4º—El gasto autorizado por los artículos anteriores, se pagará de rentas generales y se imputará a esta ley.

Art. 5º—Comuníquese, etc.

FRERS.

Sancionado este proyecto por V. H., el Poder Ejecutivo dictó el siguiente decreto:

La Plata, Septiembre 3 de 1897.

En uso de la facultad conferida al P. E. por el artículo 2º de la ley fecha 12 de Agosto último, y debiendo celebrarse con el doctor Ferruccio Mercanti un contrato para que éste dirija el Instituto de Higiene experimental creado por aquella ley, el P. E.,

DECRETA:

Artículo 1º—Nómbrase al doctor Ferruccio Mercanti, director del Instituto de Higiene experimental de la Provincia.

Art. 2º—Procédase por la Escribanía Mayor de Gobierno al otorgamiento del contrato que debe celebrarse con el doctor Mercanti, de acuerdo con las instrucciones que le serán dadas por el Ministro de Obras Públicas.

Art. 3º—Comisiónase al doctor Mercanti para que se traslade a Europa con el fin de adquirir los útlles y materiales necesarios para instalar el laboratorio del Instituto y de establecer relaciones con el Instituto Pasteur de París y demás institutos similares.

Art. 4º—A los fines del artículo anterior, se dispondrá la necesario para que se ponga a disposición del doctor Mercanti la suma de 3000 pesos oro sellado destinada a costear los materiales y útiles de referencia, e igualmente la suma de 100 pesos oro, como única compensación para los gastos de su viaje, liquidándosele además un mes de sueldo anticipado.

Art. 5º—Los gastos a que se refiere el artículo precedente se imputarán a la ley 12 de Agosto de 1897.

Art. 6º—Comuníquese a quienes corresponda, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

Actualmente se encuentran terminadas las instalaciones del Instituto y acaba de iniciar sus trabajos.

Comisión al doctor Piñero sobre remisión de suero anticarbuncloso

Aprovechando el espontáneo y patriótico ofrecimiento del doctor don Antonio F. Piñero, el P. Ejecutivo dictó el siguiente decreto:

La Plata, Julio 26 de 1897.

Teniendo presente la frecuencia con que se desarrolla el carbunclo en los ganados de la Provincia, y—

CONSIDERANDO:

Que es conveniente que las autoridades sanitarias estén en aptitud de suministrar a los hacendados el agente preventivo de dicha enfermedad;

Que mientras llega la oportunidad de establecer el Instituto de Higiene experimental, cuya creación ha sido propuesta a la Legislatura por el P. E., debe procurarse obtener dicho agente en condiciones tales que garanticen su eficacia;

Que hasta el presente y como es notorio, el suero preventivo del carbunclo se prepara únicamente en el Instituto Pasteur, que posee el secreto de su elaboración y el privilegio de su expendio por intermedio de una compañía constituída para este efecto, el P. E.,

DECRETA:

Artículo 1º—Comisiónase al doctor Antonio F. Piñero, residente actualmente en París y que ha ofrecido su patriótico concurso a este objeto, para que haga todas las gestiones que fuesen necesarias a fin de obtener que la compañía expendedora del suero anticarbuncloso preparado en el Instituto Pasteur designe como agente para su expendio en la Provincia de Buenos Aires al Consejo de Higiene de la misma o a la autoridad sanitaria que lo represente legalmente.

Art. 2º—Remítase al doctor Piñero copia auténtica y debidamente legalizada de este decreto, con las instrucciones del caso.

Art. 3º—Comuníquese, etc.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

Habiéndose constituído, entre tanto, la importante "Asociación de Hacendados" con los mismos propósitos de esta resolución, ella quedó de hecho sin efecto, y no tuvo más consecuencia que el apoyo moral que a la idea pudo prestar la primera iniciativa del P. E.

Hospital Melchor Romero

En este establecimiento se han realizado mejoras de importancia, construyéndose dos pabellones nuevos, refaccionándose otros y transfor-

mándose en vastísimo y cómodo comedor un patio antes descubierto, llenándose una necesidad cuya urgencia se patentiza con sólo recordar que anteriormente los doscientos o trescientos asilados dementes comían en el mismo patio, sin techo, ni piso, ni mesas.

Debo manifestar a V. H. que a pesar de las mejoras que el P. E. ha logrado introducir en él, este establecimiento, como que es el único hospital general en la Provincia, no satisface ni remotamente las necesidades públicas, no sólo por la falta de capacidad de sus construcciones, sino también por la exigüidad de los recursos que le asigna el presupuesto y que no permite mejorar sus servicios y dotarlo de los medios y las instalaciones terapéuticas más elementales, a pesar de todos los esfuerzos de sus directores.

El P. E. tuvo el pensamiento de dividir provisoriamente el servicio hospitalario general, dejando el establecimiento de Melchor Romero destinado exclusivamente a hospicio de dementes y utilizando algún otro edificio público, tal como el de la llamada "Escuela Mecánica" u otro semejante, para la instalación provisoria de un hospital de crónicos, etc. Pero se opusieron o su realización dificultades de presupuesto y otras que fué imposible salvar.

MUSEO DE LA PLATA

Este instituto, que hace altísimo honor a la Provincia, ha continuado progresando notablemente, gracias a los incansables esfuerzos de su director, doctor Francisco P. Moreno, secundado por un nú-

cleo importante de hombres de ciencia, cuyos servicios inestimables los hacen acreedores al reconocimiento del país.

Las colecciones del Museo han sido aumentadas durante los últimos cuatro años con un número de piezas nuevas que no baja de 300.000, entre las cuales debo hacer especial mención de algunas colecciones formadas por las comisiones exploradoras del Museo y de otras muy valiosas que se recibieron por canje del British Museum, de Estados Unidos, Australia, Nueva Zelandia, Colonia del Cabo, etc.

La biblioteca se ha enriquecido desde 1894 con 10.739 números entrados por canje, el cual se mantiene actualmente con 213 sociedades e institutos diversos, habiendo salido del Museo, por el mismo concepto, 8590 números de sus publicaciones, solicitadas con empeño por los principales institutos científicos del mundo.

El edificio del Museo ha sido mejorado notablemente con la apertura de 41 ventanas que eran indispensables para dar luz a los vastos depósitos del subsuelo y a varias salas del piso alto, así como con algunas otras de menor importancia.

Sus talleres de impresión, que comprenden los de grabado, litografía, fotografía y demás afines, producen trabajos que igualan a los mejores de los institutos europeos similares y cuya perfección no alcanza ninguno de Sud América. Ellos dan lugar, además, a una economía considerable para el Fisco, pues se hacen en él la mayor parte de las impresiones para el Estado, que de otra manera originarían erogaciones mucho mayores. El valor neto de las impresiones del Gobierno desde Mayo 1° de 1894 hasta Abril 1° de 1898, ha sido estimado

a precio de costo en 348.560 pesos moneda nacional y habiéndose pagado por sueldos y gastos la suma de 335.797 pesos, quedaría un saldo de pesos 12.763 que representan la economía, debiendo agregarse a esta suma las de 61.128 pesos moneda nacional, producido del "Boletín Judicial", y pesos 12.226 moneda nacional producido neto de trabajos particulares, o sea un total de pesos 73.354 moneda nacional que ha ingresado a Tesorería durante los cuatro años. Estos números demuestran que a pesar de la explicable oposición que le hacen los propietarios de imprentas de esta ciudad, debe mantenerse y aun ensancharse un establecimiento que da tales resultados y que es, por otra parte, de imprescindible necesidad para los fines del Museo mismo.

De los trabajos del museo poco necesito decir, toda vez que son de pública notoriedad. Unicamente recordaré que la mayor parte de los conocimientos científicos que en los últimos años se han adquirido sobre el suelo argentino y sus inagotables fuentes de riqueza, son debidos a este instituto, cuyas exploraciones han abarcado todo el país. Sus estudios geográficos tienen hoy trascendental importancia nacional, como que, entre otras zonas, han comprendido toda la región de los Andes, en una extensión de 32 grados de latitud, o sea 3555 kilómetros, habiéndose hecho el revelamiento de una inmensa zona de las regiones patagónicas andinas que, por sí sola, representa una superficie de cerca de 400.000 kilómetros cuadrados.

Esta institución necesita con urgencia que V. H. le dé su ley orgánica, de acuerdo con las ideas que os manifestó el Poder Ejecutivo en el siguiente

mensaje con que os remitió en 1894 el proyecto correspondiente:

La Plata, Junio 13 de 1894.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de someter a la consideración de V. H. el adjunto proyecto de ley orgánica del Museo de La Plata, que tiene por objeto regularizar y facilitar su marcha.

La Provincia ha invertido sumas considerables en este Museo, cuyas colecciones representan un capital valioso, al que se agrega el costo de sus instalaciones y talleres, siendo por otra parte una institución que no solo hace honor a la Provincia sirviendo a la ciencia, sino que además está destinada a suministrar elementos utilísimos para el progreso nacional y conocimientos que, bien aprovechados, pueden contribuir de una manera inmediata y eficaz al desenvolvimiento de las industrias mismas, que encontrarán en sus investigaciones y colecciones geográficas, geológicas, botánicas y zoológicas abundante material que explotar.

Estas consideraciones, de que V. H. está penetrada seguramente, inducen al P. E. a pensar que no sería prudente abandonarla o condenarla a una decadencia que sería inevitable si no se proveyese a su subsistencia y desarrollo, mediante una organización que le permita atraerse recursos mayores de los que puede destinarle el presupuesto de la Provincia, dado el actual estado del erario; o que, si esto no fuese posible, le dé cuando menos los medios de costearse sin gravitar exclusivamente sobre el Estado, como sucede hoy.

El proyecto que el P. E. tiene el honor de someter a vuestra consideración, contiene dos puntos principales de reforma de la actual organización del Museo.

El primero tiene por objeto la creación de recursos propios y especiales, respondiendo a las ideas anteriormente expuestas. La fuente principal de estos recursos será por ahora el taller de impresiones existente en el Museo.

Este taller es un complemento indispensable de la institución, a tal punto que, sin él, sólo llenaría su misión de una manera sumamente deficiente, porque carecería de los medios de publicidad adecuados a la naturaleza de sus trabajos, razón por la cual cree el P. E. que debe quedar agregado a la misma.

El segundo punto se refiere a la administración del establecimiento.

A este respecto ha pensado el P. E. que la creación de recursos especiales, que en cierto modo dan a la institución una existencia independiente del Estado, exigía a su vez la organización de una administración que ofrezca las suficientes garantías de competencia y recta percepción y aplicación de los fondos. La dirección científica del Museo requiere estudios, conocimientos y aptitudes de muy diversa índole que las que corresponden a su administra-

ción, y son suficientes, por otra parte, a absorber toda la atención de quien la desempeñe, a lo cual hay que agregar que se trata de un género de administración especial y complicada en sus detalles, de manera que difícilmente podría hacerla directamente el Estado.

A estos objetos responde la creación de un consejo general de administración y de una comisión ejecutiva, organización semejante a la que existe en instituciones análogas de otros países.

Dios guarde a V. H.

G. UDAONDO.
EMILIO FRERS.

OBSERVATORIO ASTRONOMICO

Desgraciadamente me veo obligado a repetir lo que sobre este importante establecimiento expuse a V. H. en 1895, a saber: que carece de muchos de los elementos necesarios para llenar los altos fines de su institución, por cuya razón son escasos los trabajos que ha realizado, no habiéndole sido posible al P. E. ocurrir a salvar estas deficiencias, apremiado como ha estado por otras necesidades de más urgente atención.

Asimismo ha continuado los trabajos propios de su ramo y ha tenido ocasión de prestar algunos servicios apreciables a la marina nacional.

Ha publicado por primera vez los "Anales de la Oficina Meteorológica", que contienen las observaciones meteorológicas hechas desde 1885 en el Observatorio y estaciones, y los "Anuarios" correspondientes a cada uno de los años pasados. La publicación de este Anuario, tan útil a los ingenieros, topógrafos, etc., se ha regularizado mediante la adquisición de algunos elementos de impresión, de manera que desde el número de 1897 aparece con la anticipación requerida.

En lo relativo a instrumentos y edificios se han

hecho también algunos adelantos. Pagado que fué el precio del gran ecuatorial depositado en París, se le hizo venir y se encuentra ya armado y pronto para ser instalado, debiendo terminarse en breve la construcción de la torre destinada a ese objeto. Desde Enero de 1896 se encuentra funcionando en el Puerto de La Plata la bola horaria, mediante la cual y por un procedimiento ideado por el director del Observatorio, señor Beuf, se da la hora exacta del meridiano desde el mismo Observatorio.

El servicio meteorológico anexo al establecimiento ha aumentado y mejorado notablemente, como he tenido ya ocasión de manifestarlo al tratar de las estaciones meteorológicas y pluviométricas.

BIBLIOTECA PUBLICA

También la Biblioteca Pública ha sufrido las consecuencias de la escasa dotación de recursos que le asigna el presupuesto.

Sin embargo, ha logrado aumentar su colección mediante compra, canje y algunas donaciones particulares.

El Ministerio le ha suministrado $ 10.945 moneda nacional de sus partidas de eventuales y V. H., por otra parte, contribuyó al aumento indicado, acordando la autorización solicitada por el P. E. para invertir la suma de $ 12.000 moneda nacional en la compra de la notable biblioteca que fué del doctor don Juan M. Lársen.

La existencia de libros era a fines de 1887 de 13.150 volúmenes y en 1° de Mayo de 1894 de 19.485, de modo que en los siete años había un au-

mento de 6.335 volúmenes. Desde Mayo 1º de 1894 han entrado 5.307 volúmenes, de modo que la existencia actual es de 24.792.

El depósito de publicaciones anexo al establecimiento ha tenido el siguiente movimiento:

Existencia en Mayo 1º de 1894 . .		233.181	volúmenes
Entrados desde entonces acá . . .	27.531		„
Salidos	23.695	3.836	„
Existencia actual		237.017	volúmenes

Uno de los trabajos más urgentes, pero a la vez más penosos y lentos, es la preparación del catálogo de la Biblioteca, y se necesitaría algún aumento del personal, siquiera fuese extraordinario, para que esa obra indispensable se terminase a la brevedad posible. Asimismo está muy adelantado dicho catálogo, que se compone ya de siete u ocho volúmenes y se ha dispuesto la impresión de su primera parte.

Es igualmente de suma necesidad proveer a la encuadernación de muchas obras, algunas de ellas de gran valor. Para ello se ha indicado a V. H. la conveniencia de dotar al establecimiento de un encuadernador, que tendría ocupación permanente en él.

Con respecto al depósito de publicaciones debo agregar que a mi ver debiera V. H. autorizar la venta privada, en forma análoga a la en que se hace la de libros escolares por la Dirección de Escuelas, ya que no se prefiriese distribuirlos gratuitamente, pues de otra manera se acumulan aquéllos en el depósito inútilmente y sin beneficio alguno, siendo evidente por otra parte, que conviene difundir cuanto sea posible el conocimiento de las publicaciones oficiales y facilitar al público

su adquisición, lo que no se consigue con la práctica seguida hasta ahora de comisionar a los libreros para su venta.

BIBLIOTECAS MUNICIPALES

En vista de las dificultades que se oponen al aumento de las bibliotecas populares, entre las cuales suele no ser la menor la falta de recursos de las asociaciones particulares, y de locales aparentes, el Ministerio, haciendo suya una indicación del jefe de su sección 3ª, señor Carlos Lemée, resolvió ensayar una nueva forma de fomento de las pequeñas bibliotecas en la campaña.

Con este fin se dispuso en Mayo 15 de 1896 que por intermedio de la Biblioteca Pública de la Capital, se remitiese a las municipalidades un ejemplar de todas las obras disponibles del depósito de publicaciones, invitándolas a cooperar a esta iniciativa por medio de la siguiente circular:

Al Señor Intendente del partido de...

Deseoso este Ministerio de fomentar la difusión de los conocimientos útiles entre nuestra población rural, ha resuelto proporcionar a las Municipalidades los elementos necesarios para iniciar la formación de una biblioteca pública en cada partido de la Provincia y, de acuerdo con este propósito, remito al señor Intendente un lote de libros y folletos, cuyo catálogo acompaño.

Le será fácil a la Municipalidad habilitar una de sus piezas para instalar la biblioteca naciente, y desarrollarla fomentando el celo de los vecinos, que podrán además contar en adelante con la remisión de las publicaciones y obras a que se suscribe el Gobierno, que hará con regularidad la Biblioteca Pública de esta capital.

Saluda al señor Intendente con la mayor consideración.

EMILIO FRERS.

Según los informes que tengo, se han instalado 97 de estas pequeñas bibliotecas, para lo cual la Biblioteca Pública ha suministrado 12.804 volúmenes de su depósito.

ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS

Este establecimiento ha experimentado una transformación completa debida en parte principal a los esfuerzos inteligentes de su actual director, señor Manuel Gianetti, de tal modo que ha vuelto a ocupar el puesto honroso que le cupo en otro tiempo entre los institutos educacionales de la Provincia.

Suprimida la Comisión Directiva por decreto del P. E. de fecha Junio 3 de 1895, quedó la dirección y administración de la Escuela a cargo de un director general, de acuerdo con la ley de presupuesto dictada ese mismo año. Se reformó el reglamento, dividiendo la dirección en tres secciones bien definidas, con un jefe inmediato cada una de ellas, a saber:

1.ª Inspección de enseñanza y disciplina.
2.ª Inspección de talleres.
3.ª Administración interna.

El director interviene en cada una de estas secciones por medio del jefe respectivo, quedando así, en forma sencilla, organizados la administración y el manejo de la repartición. En la reforma del reglamento se modificaron las condiciones de ingreso de los alumnos, exigiendo más edad y cierto grado de preparación.

Para la instrucción elemental existía una escuela dependiente del Consejo Escolar de La Plata que funcionaba anexa al establecimiento, rigiéndo-

se por los programas de las escuelas comunes de la Provincia, hasta que en Julio de 1895 el P. E. resolvió poner la enseñanza bajo la dependencia de la dirección del establecimiento, aprobándose un plan de estudios que ha regido durante los años 1896 y 1897. La experiencia de dos años ha indicado la necesidad de modificar el plan de estudios y los programas en cuanto a su extensión y contenido, de manera que algunas materias demasiado extensas han sido reducidas, tomando de ellas lo que encerraban de más práctico y en armonía con la índole de la institución. Los programas correspondientes a los talleres eran demasiado limitados, pues no abarcaban con la debida extensión la enseñanza del ramo respectivo; también han sido ampliados con relación a los elementos de que se podrá disponer y a los conocimientos reclamados por los adelantos modernos de las industrias, restableciéndose, además, la enseñanza teórica de los oficios.

La tendencia general de estas reformas puede resumirse en el propósito de ir transformando al establecimiento paulatina y gradualmente en el sentido de elevar su rango y levantar su enseñanza hasta que pueda ser algún día una verdadera escuela de artes mecánicas.

El establecimiento, que en Mayo de 1894 tenía 180 alumnos, cuenta hoy con 218 y es satisfactorio asegurar que muchos de ellos se distinguen desde ya como artesanos inteligentes y bien preparados.

En sus edificios se han invertido durante los cuatro años últimos unos $ 45.000 moneda nacional que se han distribuído en la construcción de tres pabellones, terminación de varios otros, am-

pliación y mejora de los talleres, construcción del extenso muro que cierra todo el terreno, antes baldío y convertido hoy en jardín, huerta, etc.

Por disposición de la ley de presupuesto, la Escuela está encargada desde 1895 de todo el servicio de confección y provisión de vestuarios y equipos para la policía, cárceles, etc. Mediante la intervención de su dirección, este servicio se ha hecho con economía considerable en los precios.

ASUNTOS DIVERSOS

De las numerosas disposiciones de todo género dictadas por intermedio del Ministerio, me limitaré a citar las siguientes:

Ley de expropiación

En Agosto 21 de 1895 V. H. sancionó con algunas modificaciones el proyecto de reformas a la ley de expropiación de la Provincia que en Junio 26 de 1894 os presentó el P. E. Este la promulgó el 23 del mismo mes y año.

Hora del meridiano de Córdoba

Desde el 10 de Noviembre de 1894 y por decreto del P. E. de Noviembre 8 del mismo año, rige la hora del meridiano del Observatorio Nacional de Córdoba para todas las oficinas públicas de la Provincia.

Registro gráfico y Catastro

Con el objeto de facilitar la preparación del registro gráfico y el levantamiento del catastro general de la Provincia, se dispuso que la Dirección de Rentas remitiese diariamente al Departamento de Ingenieros un estado de las transferencias de propiedad de inmuebles efectuadas. Esta medida ha tenido, por lo pronto, por resultado facilitar la preparación de los planos catastrales de partido de que está encargado el departamento citado.

Registro de Minas

Habiendo ocurrido con cierta frecuencia que se presentaran solicitudes de exploración y concesión de minas y canteras, respecto de las cuales ninguna disposición existía hasta ahora, el P. E. ha creído que se imponía como primera medida, establecer el registro público ordenado por el código de la materia. En consecuencia, acaba de dictar el siguiente decreto:

La Plata, Abril 19 de 1898.

Siendo necesario crear un registro especial destinado exclusivamente a la inscripción de solicitudes y demás actos y diligencias relativas a la exploración y explotación de minas, de acuerdo a las prescripciones del código de minería, el P. E. en acuerdo general de ministros,

DECRETA:

Artículo 1º—El escribano de Gobierno, llevará un registro que se denominará *Especial de Minas*, en el cual inscribirá en la forma y con los requisitos que establece el código de minería, todas las so-

licitudes que se presenten sobre exploración, descubrimiento y explotación de minas, así como todos los demás actos y diligencias que con arreglo a las disposiciones de dicho código deben ser registrados.

Art. 2º—Dicho registro será llevado con las mismas formalidades establecidas para los registros de contratos y rubricado por el Ministro de Obras Públicas.

Art. 3º—Comuníquese, publíquese e insértese en el R. O.

G. UDAONDO.

EMILIO FRERS.—JUAN I. ALSINA.
NICOLÁS E. VIDELA.

LA ACCION LEGISLATIVA DEL MINISTERIO

El Poder Ejecutivo ha sometido a la consideración de V. H., por intermedio del Ministerio a mi cargo, los proyectos de ley que se detallan en el siguiente cuadro:

Mensajes y proyectos de ley sometidos a la Honorable Legislatura

Mayo de 1894 a Abril de 1898

Núm.	Fechas en que fueron remitidas	MENSAJES	Fechas en que fueron convertidos en ley
	1894		
1	Mayo 7	Sobre rescisión del contrato de mataderos en La Plata, celebrado con los señores Arana, Chaves y Cía.	Octubre 31 1894
2	Mayo 9	Contrato ad-referendum con Zaballa y Cía., para embarcaderos de ganados en el puerto	Noviembre 23 1894
3	Mayo 28	Sobre transacción celebrada por la extinguida empresa del F. C. del Estado con R. Hidalgo ...	Octubre 31 1896
4	Junio 6	Idem creación de una Dirección General de Salubridad Pública	Septiembre 25 1897
5	Junio 14	Idem reorganización del Museo La Plata	—
6	Junio 19	Idem contrato ad-referendum con el señor Pedro J. Dirks para establecer un dique de materias inflamables y refinería de kerosene en el Puerto de La Plata	—

Núm.	Fechas en que fueron rémitidas	MENSAJES	Fechas en que fueron convertidos en ley
7	Junio 26	Autorizando al P. E. para pagar de Rentas Generales las obras del Puerto	—
8	Junio 26	Sobre modificación a la ley de Desagües	Diciembre 19 1895
9	Junio 26	Idem reformas de la ley de expropiación	Agosto 23 1895
10	Julio 6	Idem prórroga para la construcción de la nueva Estación del F. C. O. en La Plata	Febrero 27 1896
11	Julio 7	Contrato ad-referendum con los Ferrocarriles Sud y Oeste, sobre renuncia y nueva concesión de líneas	Febrero 21 1895
12	Agosto 20	Sobre exoneración de contribución directa a los terrenos situados sobre caminos públicos y que se destinen en todo o en parte al descanso y pastoreo de haciendas en tránsito	—
13	Agosto 24	Idem reformas al Código Rural, en lo relativo a señales del ganado ovino	Octubre 7 1897
14	Agosto 29	Idem creación de tres estaciones agrícolas y criaderos de árboles	Autorizado por presupuesto de 1897
15	Setbre. 7	Proyecto de Ferrocarriles económicos en la Provincia, de Roldán y Kiernan	—
16	Octbre. 15	Sobre concesión de terrenos en el puerto y éjido de La Plata para industrias y fomento de las mismas	Mayo 29 1896
17	Octbre. 23	Idem supresión de la Comisión Directiva de la Escuela de Artes y Oficios y creando un director rentado	—
18	Novbre. 3	Idem adquisición de un tren de dragado para el puerto	Febrero 7 1898
19	Dicbre. 27 1895	Autorizando gastos para combatir el cólera	Febrero 14 1895
20	Mayo 8	Autorizando al P. E. para levantar el gravamen que reconoce la manzana donada al doctor Dardo Rocha según ley 3 de Julio de 1889	—
21	Mayo 17	Sobre la permuta de terrenos con Domingo Parodi y Astaldi para el arreglo de calles en Tolosa..	—
22	Junio 18	Elevando a la aprobación de la H. L. el contrato ad-referendum celebrado con la Compañía de electricidad del Río de La Plata	—
23	Junio 20	Sobre canalización del arroyo del Gato para evitar inundaciones en La Plata	—
24	Julio 17	Idem inversión de las rentas que produzcan el Museo, la Facultad de Agronomía y Veterinaria y la Escuela de Artes y Oficios	—
25	Julio 31	Idem pago de honorarios al doctor Julio B. Velar	Noviembre 4 1895
26	Agosto 17	Idem crédito suplementario para la partida alumbrado público	Junio 9 1896
27	Agosto 20	Idem pago de honorarios a los señores Aberg y Heynemann como directores técnicos de las obras del Museo	—

Núm.	Fechas en que fueron remitidos	MENSAJES	Fechas en que fueron convertidos en ley
28	Agosto 20 1896	Idem el contrato celebrado con los señores A. Cané y F. G. Lara para la adquisición de terrenos destinados a Comisarías de las secciones 1.ª y 2.ª de la Capital	—
29	Mayo 29	Sobre permuta y expropiación de terrenos para regularizar la traza de La Plata	Diciembre 24 1897
30	Mayo 20	Autorizando al P. E. para pagar a las empresas de ferrocrriles las sumas que se les adeuda por conservación de líneas telegráficas en condominio	—
31	Junio 12	Idem al P. E. para adquirir la biblioteca que fué del doctor Juan M. Larsen	Septiembre 5 1896
32	Sepbre. 12	Idem al P. E. para adquirir del doctor Martín García Merou una colección de antigüedades peruanas	—
33	Octubre 9 1897	Acordando a la Sociedad Rural Argentina la suma de $ 50.000 m|n. para la exposición feria de 1897	Septiembre 3 1897
34	Junio 23	Autorizando al P. E. para prorrogar el plazo que tiene la empresa Ferrocarril del Sud para construir la línea de Lobos a Navarro	Julio 22 de 1897
35	Junio 23	Idem al P. E. para disponer de la suma 98.286 $ moneda nacional, depositada en el Banco de la Provincia para pagar una deuda que tiene el Instituto de Sta. Catalina	—
36	Junio 30	Sobre ampliación en $ 60.000 de la suma destinada para construir los edificios de los tribunales del Departamento del Centro	Septiembre 22 1897
37	Julio 21	Idem creación de un Instituto de higiene experimental	Agosto 12 1897
38	Julio 21	Destinando la suma de $ 100.000 m|n. para la construcción del monumento a erigirse en la plaza de la Legislatura a la Junta Gubernativa de 1810	—
39	Agosto 26	Autorizando al P. E. para invertir hasta la suma de $ 150.000 m|n en el pago al ingeniero Juan B. Médici por honorarios de los estudios de aguas corrientes y obras de salubridad en La Plata efectuados en 1885	—
40	Sepbre. 17	Pidiendo la suma de $ 25.000 m|n para pagar al señor Neptali Carranza el precio fijado a los derechos que éste tiene a parte de la quinta 43 del ejido de la Ensenada ocupada por las obras del Puerto	Diciembre 23 1897
41	Sepbre. 22	Elevando una propuesta de los señores Moreno y Hansen sobre construcción de canales de navegación	—
42	Octbre. 12	Sobre imputación de los gastos que origine la ley 25 de Septiembre de 1897 que crea la Dirección General de Salubridad Pública	Diciembre 31 1897

No es novedad decir que, por regla general, tenemos exceso de leyes y que, sean ellas buenas o malas, nos hace más falta aplicarlas que reformarlas.

Pero es indudable, asimismo, que queda bastante que hacer en punto a legislación sobre materias que están a cargo de este Ministerio.

La legislación rural necesita ser ampliada, mejorada y puesta en consonancia con los progresos agrícolas que viene experimentando la Provincia. El código rural vigente, que ya no tiene razón de ser en cuanto legisla sobre materia civil o penal, ofrece, sin embargo, ancho campo a la legislación provincial en cuanto se refiere a disposiciones de carácter reglamentario, administrativo y de procedimiento o tendientes al fomento de las industrias rurales. La ley de cercas y caminos es defectuosa y no resuelve sinnúmero de dificultades ni prevé muchas necesidades harto visibles. Los intereses ganaderos de la Provincia reclaman imperiosamente la sanción de una ley de policía veterinaria. La higiene general y la industrial requieren igualmente una ley que determine obligaciones y responsabilidades, deslindando a la vez la extensión de la intervención oficial. La legislación de ferrocarriles exige reformas que, por lo menos, la pongan en concordancia con las leyes nacionales. Hubiera sido conveniente, por último, modificar las leyes de organización de algunas de las reparticiones dependientes de este Ministerio, a fin de que pudiesen tener una acción más eficiente y menos trabada por nuestro incurable *expedienteo*.

Sobre varios de estos asuntos quedan en el Ministerio antecedentes, estudios, y proyectos que podrán servir de base a futuras iniciativas; espe-

cialmente sobre policía veterinaria y reglamentos de ferrocarriles.

No puedo desconocer asimismo que el Ministerio hubiera podido o debido acentuar su iniciativa con respecto a todas las materias enumeradas y algunas otras.

Pero debo confesar que no habiendo encontrado estímulo ni aliento en sus primeros pasos, creyó preferible abandonar una tarea que le absorbía tiempo y dedicación. Algunos de los proyectos que tuvo ocasión de cometer a la consideración de V. H. no han tenido la suerte de merecer vuestro apoyo oportuno: o no se les ha tomado en consideración o han venido a ser sancionados cuando la actual administración ya no disponía de tiempo para ponerlos en ejecución de acuerdo con el pensamiento que los había inspirado.

Esta circunstancia me ha inducido a poner mayor empeño en procurar que el Ministerio desenvolviese su acción sobre la base de las leyes existentes, que en proyectarlas nuevas o en solicitar su reforma, convencido de que la época y las circunstancias no eran propicias para esta labor.

LA CONTABILIDAD DEL MINISTERIO

Movimiento de su presupuesto en el Ejercicio de 1894

PARTIDAS	PRESUPUESTADO	GASTO ORDENADO	PAGADO	SALDO
	$ m/n	$ m/n c.	$ m/n c.	$ m/n c.
Ministerio	48.240.—	31.606.49	31.606.49	—
Museo	29.220.—	19.480.—	19.480.—	—
Museo Talleres	61.500.—	40.990.65	40.990.65	—
Administración del Parque	6.720.—	4.480.—	4.480.—	—
Biblioteca Pública	5.880.—	3.920.—	3.920.—	—
Consejo de Higiene	28.740.—	19.081.90	19.081.90	—
Oficina Química	39.240.—	26.072.78	26.072.78	—
Hospital Melchor Romero	82.560.—	54.281.57	54.281.57	—
Observatorio	42.840.—	27.854.67	27.854.67	—
Departamento de Ingenieros	239.940.—	158.791.66	158.791.66	—
Fac. de Agronomía y Veterinaria	48.240.—	32.160.—	32.160.—	—
Escuela de Artes y Oficios	96.000.—	63.652.90	63.652.90	—
Oficina de Agricultura	17.880.—	—	—	—
Telégrafo Administración	76.320.—	51.278.89	51.278.89	—
Telégrafo Oficina Buenos Aires	53.160.—	35.354.04	35.354.04	—
Telégrafo Oficinas Campaña	230.760.—	151.798.08	151.798.08	—
Telégrafo Gastos	75.120.—	50.419.74	50.419.74	—
Telégrafo Materiales	24.000.—	8.545.—	8.545.—	—
Pasajes y telegramas	3.000.—	3.000.—	3.000.—	—
Mensajes y Memorias	2.500.—	—	—	—
Publicaciones y encuadernaciones	1.500.—	1.372.10	1.372.10	—
Vestuarios de Ordenanzas	1.000.—	784.20	784.20	—
Eventuales	40.000.—	40.000.—	40.000.—	—
Obras Públicas	140.000.—	113.195.39	112.470.36	725.03
Puentes y Caminos	100.000.—	73.569.19	68.536.12	5.033.07
Construcción Penitenciaría	50.000.—	50.000.—	50.000.—	—
Continuación de edificios	60.000.—	50.251.13	50.251.13	—
Alumbrado Público	200.000.—	134.435.39	134.435.39	—
	1.804.360.—	1.246.375.77	1.240.617.67	5.758.10

Movimiento de su presupuesto en el Ejercicio de 1895

PARTIDAS	PRESUPUESTADO	GASTO ORDENADO	PAGADO	SALDO
	$ m/n	$ m/n c.	$ m/n c.	$ m/n c.
Ministerio	47.400.—	46.965.71	46.965.71	—
Museo	47.100.—	44.725.33	44.725.33	—
Talleres del Museo	67.260.—	66.676.34	66.676.34	—
Biblioteca Pública	8.640.—	8.602.78	8.602.78	—
Consejo de Higiene	36.960.—	35.074.98	35.074.98	—
Oficina Química	40.320.—	40.311.—	40.311.—	—
Hospital Melchor Romero	96.480.—	91.258.28	91.258.28	—
Observatorio	51.280.—	50.603.20	50.603.20	—
Departamento de Ingenieros	233.400.—	233.380.—	233.380.—	—
Fac. de Agronomía y Veterinaria	72.540.—	68.574.45	68.574.45	—
Escuela de Artes y Oficios	120.240.—	111.698.40	111.698.40	—
Vestuario y Arneses	232.500.—	231.054.49	231.054.49	—
Administración Telégrafo	51.840.—	51.340.67	51.340.67	—
Oficinas Telegráficas	337.776.—	337.215.60	337.215.60	—
Telégrafo gastos	71.760.—	70.459.25	70.459.25	—
Telégrafo materiales	20.000.—	19.966.99	19.966.99	—
Pasajes y Telegramas	20.000.—	19.959.08	19.959.08	—
Mensajes y Memorias	2.500.—	2.000.50	2.000.50	—
Publicaciones y encuadernaciones	1.500.—	1.495.96	1.495.96	—
Eventuales	40.000.—	39.774.47	39.774.47	—
Obras Públicas	130.000.—	129.857.99	115.424.04	14.433.95
Refacciones de Cárceles	20.000.—	10.899.46	10.899.46	—
Caminos de la Provincia	100.000.—	94.643.46	92.256.54	2.386.92
Continuación de edificios	180.000.—	180.000.—	180.000.—	—
Construcción Penitenciaría	50.000.—	50.000.—	24.519.66	25.480.34
Alumbrado Público	190.000.—	190.000.—	190.000.—	—
	2.269.496.—	2.226.538.39	2.184.237.18	42.301.21

Movimiento de su presupuesto en el Ejercicio de 1896

PARTIDAS	PRESUPUESTADO	GASTO ORDENADO	PAGADO	SALDO
	$ m/n	$ m/n c.	$ m/n c.	$ m/n c.
Ministerio	47.400.—	46.963.33	46.963.33	—
Museo	47.100.—	47.100.—	47.100.—	—
Talleres del Museo	67.260.—	66.874.67	66.874.67	—
Biblioteca Pública	8.640.—	8.639.—	8.639.—	—
Consejo de Higiene	36.960.—	35.945.46	35.945.46	—
Oficina Química	40.320.—	40.320.—	40.320.—	—
Hospital Melchor Romero	96.480.—	86.103.01	86.103.01	—
Observatorio	51.280.—	50.277.27	50.277.20	—
Departamento de Ingenieros	233.400.—	228.976.27	228.976.27	—
Fac. de Agronomía y Veterinaria	72.540.—	71.922.94	71.922.94	—
Escuela de Artes y Oficios	120.240.—	117.985.27	117.985.27	—
Vestuario y Arneses	232.500.—	232.500.—	229.215.41	3.284.59
Administración Telégrafo	51.840.—	51.763.46	51.763.46	—
Oficinas Telegráficas	337.776.—	336.924.08	336.924.08	—
Telégrafo gastos	71.760.—	70.961.87	70.961.87	—
Telégrafo materiales	20.000.—	20.000.—	20.000.—	—
Pasajes y Telegramas	20.000.—	18.907.84	18.907.84	—
Mensajes y Memorias	2.500.—	—	—	—
Publicaciones y encuadernaciones	1.500.—	1.465.55	1.465.55	—
Eventuales	40.000.—	38.899.96	38.899.96	—
Obras Públicas	130.000.—	130.000.—	130.000.—	—
Refacciones de Cárceles	20.000.—	5.916.72	5.916.72	—
Caminos de la Provincia	100.000.—	92.730.58	92.730.58	—
Continuación de Edificios	180.000.—	179.000.—	179.000.—	—
Construcción Penitenciaría	50.000.—	22.017.30	21.521.19	496.11
Alumbrado Público	163.500.—	163.085.40	163.085.40	—
	2.242.996.—	2.165.279.91	2.161.499.21	3.780.70

Movimiento de su presupuesto en el Ejercicio de 1897

PARTIDAS	PRESUPUESTADO	GASTO ORDENADO	PAGADO	SALDO
	$ m/n	$ m/n c.	$ m/n c.	$ m/n c.
Ministerio	47.520.—	47.309.98	47.309.98	—
Museo	49.980.—	49.372.—	49.372.—	—
Talleres del Museo	44.520.—	44.352.—	44.352.—	—
Biblioteca Pública	9.600.—	9.600.—	9.600.—	—
Consejo de Higiene	52.920.—	34.729.01	34.729.01	—
Oficina Química	40.320.—	39.500.72	39.500.72	—
Hospital Melchor Romero	31.080.—	28.851.80	28.851.80	—
Observatorio	31.560.—	30.053.32	30.053.32	—
Departamento de Ingenieros	185.880.—	183.870.37	183.870.37	—
Fac. de Agronomía y Veterinaria	59.760.—	55.647.47	55.647.47	—
Escuela de Artes y Oficios	71.460.—	69.875.06	69.875.06	—
Administración Telégrafo	60.900.—	60.601.89	60.601.89	—
Telégrafo La Plata	34.620.—	34.279.21	34.279.21	—
Telégrafo Buenos Aires	75.540.—	75.540.—	75.540.—	—
Telégrafo Campaña	290.280.—	284.433.56	284.433.56	—
Obras Puerto La Plata	300.000.—	295.378.21	295.378.21	—
Puentes y Caminos	300.000.—	228.640.99	180.571.84	48.069.15
Estaciones Agrícolas	40.000.—	40.000.—	40.000.—	—
Reparación de Edificios	30.000.—	29.378.87	28.940.97	437.90
Continuación de Edificios	100.000.—	87.333.30	87.333.30	—
Obras Públicas	100.000.—	89.080.97	66.080.97	23.000.—
Alumbrado Público	180.000.—	164.454.60	164.454.60	—
Gastos Talleres Museo	12.000.—	12.000.—	12.000.—	—
Gastos Hospital Melchor Romero	66.000.—	66.000.—	66.000.—	—
Gastos Observatorio	18.000.—	17.909.—	17.909.—	—
Gastos Departamento Ingenieros	66.000.—	66.000.—	66.000.—	—
Gastos Fac. Agr. y Veterinaria	16.000.—	15.978.16	15.978.16	—
Gastos Escuela Artes y Oficios	60.000.—	59.982.75	59.982.75	—
Equipos y Vestuarios	200.000.—	200.000.—	160.573.18	39.426.82
Alquiler casas Telégrafo	78.000.—	77.992.36	77.992.36	—
Materiales Telégrafo	32.000.—	26.892.36	26.892.36	—
Pasajes	15.000.—	11.167.21	11.167.21	—
Publicaciones e impresos	5.000.—	5.000.—	5.000.—	—
Mobiliario Casa Gobierno	20.000.—	20.000.—	20.000.—	—
Eventuales	20.000.—	19.796.69	19.796.69	—
	2.743.940.—	2.581.001.86	2.470.067.99	110.933.87

Movimiento de su presupuesto en el Ejercicio de 1898 (hasta el 31 Marzo inclusive)

PARTIDAS	PRESUPUESTADO	GASTO ORDENADO	PAGADO	SALDO
	$ m/n	$ m/n c.	$ m/n c.	$ m/n c
Ministerio	7.920.—	7.920.—	7.920.—	—
Museo	8.330.—	8.330.—	8.330.—	—
Talleres del Museo	7.420.—	7.420.—	7.420.—	—
Biblioteca Pública	1.600.—	1.600.—	1.600.—	—
Consejo de Higiene	8.820.—	—	—	—
Oficina Química	6.720.—	6.720.—	6.720.—	—
Hospital Melchor Romero	5.180.—	5.180.—	5.180.—	—
Observatorio	5.260.—	5.260.—	5.260.—	—
Departamento de Ingenieros	30.980.—	30.800.—	30.800.—	—
Fac. Agronomía y Veterinaria	9.960.—	8.440.—	8.440.—	—
Escuela de Artes y Oficios	11.910.—	11.910.—	11.910.—	—
Administración Telégrafo	10.150.—	10.150.—	10.150.—	—
Telégrafo La Plata	5.770.—	5.770.—	5.770.—	—
Telégrafo Buenos Aires	12.590.—	12.590.—	12.590.—	—
Telégrafo Campaña	48.380.—	48.380.—	48.380.—	—
Obras Puerto La Plata	300.000.—	82.954.66	82.954.66	—
Puentes y Caminos	300.000.—	202.617.30	2.731.—	199.886.30
Estaciones Agrícolas	40.000.—	—	—	—
Reparaciones de Edificios	30.000.—	—	—	—
Continuación de Edificios	100.000.—	15.000.—	15.000.—	—
Obras Públicas	100.000.—	48.500.—	33.013.—	15.487.—
Alumbrado Público	180.000.—	25.032.98	25.032.98	—
Gastos Talleres Museo	12.000.—	2.000.—	2.000.—	—
Gastos Hospital Melchor Romero	66.000.—	11.000.—	11.000.—	—
Gastos Observatorio	18.000.—	3.000.—	3.000.—	—
Gastos Departamento Ingenieros	66.000.—	11.000.—	11.000.—	—
Gastos Fac. Agr. y Veterinaria	16.000.—	2.666.—	2.666.—	—
Gastos Escuela Artes y Oficios	60.000.—	10.000.—	10.000.—	—
Equipos y Vestuarios	200.000.—	—	—	—
Alquiler Casas Telégrafo	78.000.—	13.000.—	13.000.—	—
Materiales Telégrafo	32.000.—	23.85	23.85	—
Pasajes	15.000.—	—	—	—
Publicaciones e impresos	5.000.—	142.50	142.50	—
Mobiliario Casa Gobierno	20.000.—	10.000.—	10.000.—	—
Eventuales	20.000.—	4.516.—	4.516.—	—
	1.838.990.—	611.923.29	396.549.99	215.373.30

Leyes especiales correspondientes al Ministerio de Obras Públicas que han tenido movimiento durante los años de 1894 a 1897

LEY	CRÉDITO	GASTO ORDENADO	PAGADO					SALDO A PAGAR
			1894	1895	1896	1897	1898 30 de Marzo	
Ley 23 Septiembre de 1889.								
Templo de Rojas								
Autorizó al P. E. para contribuir a esa obra con ..... $ m|n 15.000.— Habiéndose pagado ..... ,, 12.500.— hasta 30 de Abril de 1894, quedaba un saldo de	2.500.—	2.500.—	2.500.—	—	—	—	—	—
Ley 27 de Septiembre de 1889.								
Hermanas de San José								
Autoriza para subvencionar esa institución con ..... $ m|n. 20.000.— Habiéndose pagado ..... ,, 17.000.— hasta 30 de Abril de 1894, quedaba un saldo de	3.000.—	3.000.—	3.000.—	—	—	—	—	—
Ley 30 de Noviembre de 1889.								
Obras públicas en Puán								
Autoriza para contribuir a dichas obras con ..... $ m|n. 50.000.— Habiéndose pagado en años anteriores ..... ,, 13.268.77 quedaba un saldo de	36.731.23	18.000.—	18.000.—	—	—	—	—	—
Ley 31 de Octubre de 1894.								
Expropiación de mataderos								
Autoriza al P. E. a invertir en ello	150.000.—	150.000.—	31.000.—	119.000.—	—	—	—	—

Ley 5 de Noviembre de 1888.								
Puerto La Plata—Empréstito (1)								
A falta del empréstito, autoriza a disponer del producido de la hipoteca y venta de tierras en la Ensenada y La Plata, que fué de:								
Por hipoteca ..... $ 6.593.048.—								
Por venta ..... „ 311.167.—								
Suma ..... $ 6.904.215.—								
Pagado hasta 30 de Abril de 1894 ..... 4.677.962.41								
Líquido	2.226.252.59	2.224.721.56	611.161.79	471.337.15	1.142.222.62	—	—	—
Ley 17 de Enero de 1893.								
Desagües de la Provincia								
Autoriza al P. E. para proceder a practicar estas obras y hacer adelantos de fondos para instalación	Indeterm.	1.056.134.87	59.592.07	192.907.28	653.630.80	150.004.72	—	—
Ley 14 de Febrero de 1895.								
Cólera								
Acuerda para combatir la epidemia la suma de	50.000.—	50.000.—	—	49.360.49	273.—	366.51	—	—
Ley 23 de Noviembre de 1892.								
Crédito E. de Artes y Oficios								
Acordando para pago de varias cuentas del P. E. la suma de ..... $ m|n. 35.000.—								
Habiéndose pagado hasta 30 de Abril de 1894 .. „ 8.296.29								
quedaba un saldo de	26.703.71	26.542.83	—	20.735.71	5.807.12	—	—	—
A la vuelta								

(1) A la terminación del ejercicio de 1896 quedó chancelado el crédito de esta ley. Desde 1897 en adelante se atiende a sus necesidades

LEY	CRÉDITO	GASTO ORDENADO	PAGADO					SALDO A PAGAR
			1894	1895	1896	1897	1898 30 de Marzo	
Ley 25 de Noviembre de 1887.								
Centros agrícolas								
Autoriza al P. E .para gastar las sumas necesarias en la creación y formación de los mismos	Indeterm.	2.291.—	—	2.291.—	—	—	—	—
Ley 6 de Agosto de 1895.								
Registro gráfico								
Dispone la remisión a cada Municipalidad, Juzgados de Paz y Oficinas de Rentas de un ejemplar del R. Gráfico de la Provincia y un plano parcial del partido respectivo	Indeterm.	2.030.—	—	2.030.—	—	—	—	—
Ley 1.º de Septiembre de 1883.								
Empedrados de la campaña (1)								
Autorizaba al P. E. a pagar el transporte de la piedra que las municipalidades de la campaña destinasen a la pavimentación de los respectivos pueblos	Indeterm.	772.615.22	—	205.903.52	96.688.32	—	—	470.028.38
Ley 4 de Noviembre de 1895.								
Honorarios al Dr. Velar								
Autoriza a pagar al doctor Velar como representante de la Provincia en el juicio iniciado contra ésta por Edwin Siegfried	8.000.—	—	—	8.000.—	—	—	—	—
Ley 7 de Enero de 1896.								
Cuadro batalla de San Lorenzo								
Autorizando su adquisición en	10.000.—	10.000.—	—	—	10.000.—	—	—	—

(1) Los pagos hechos con imputación a esta ley se refieren a servicios prestados con anterioridad al ejercicio de 1894 y el saldo a pagar tiene igual procedencia.

Ley 23 de Septiembre de 1889.								
Venta de los Ferrocarriles								
Autorizando su venta y todos los gastos que ella origine	Indeterm.	229.147.84	—	—	190.224.93	—	38.922.91	—
Ley 29 de Octubre de 1887.								
Saneamiento de Luján								
Autorizando al P. E. para contratar las obras de saneamiento del pueblo (1) ...	Indeterm.	22.887.14	—	—	22.887.14	—	—	—
Ley 4 de Octubre de 1889.								
Ensanche de San Ponciano								
Acordando para gastar en estas obras ..... $ m'n. 20.000 Habiéndose gastado en 1893 ,, 3.000 quedaba un saldo de	17.000.—	17.000.—	—	—	17.000.—	—	—	—
Ley 11 de Junio de 1894.								
Puente la Postrera								
Acordando la ejecución de esta obra	Indeterm.	11.753.83	—	—	11.753.83	—	—	—
Ley 24 de Octubre de 1888.								
Puente Arroyo del Gato								
Autorizando la ejecución de esta obra	Indeterm.	11.196.94	—	—	10.131.52	1.065.42	—	—
Ley 8 de Octubre de 1889.								
Caminos y Cercas								
Autorizando al P. E.— 1.º Para invertir en construcción de puentes y caminos en la provincia $ m|n 2.000.000 2.º Para adquisición de aparatos American Champion ,, 80.000								

(1) Este pago es por servicios prestados con anterioridad al año 1894.

LEY	CRÉDITO	GASTO ORDENADO	PAGADO					SALDO A PAGAR
			1894	1895	1896	1897	1898 30 de Marzo	
3.º Para dotar a cada Municipalidad de wagones y rieles de ferrocarril portatil ..... „ 120.000								
$ m|n 2.200.000								
gastado anteriormente ... „ 1.476								
queda un saldo de	2.198.524.—	94.609.75	—	—	54.452.78	40.156.97	—	—
Ley 6 de Diciembre de 1892.								
Langosta								
Autorízase al P. E. para gastar las sumas necesarias en combatirla	Indeterm.	239.433.72	—	—	210.000.—	19.433.72	10.000.—	—
Ley 5 de Septiembre de 1896.								
Biblioteca Larsen								
Autorizando su adquisición	12.000.—	12.000.—	—	—	12.000.—	—	—	—
Ley 31 de Octubre de 1896.								
R. Hidalgo—Daños y perjuicios								
Autorizando al P. E. para pagar por el concepto indicado, la suma de	12.000.—	12.000.—	—	—	12.000.—	—	—	—
Ley 31 de Octubre de 1896.								
Mausoleo Belgrano								
Autorizando al P. E. para concurrir a su erección con	15.000.—	15.000.—	—	—	—	15.000.—	—	—

Ley 15 de Septiembre de 1892.								
Escuela de Agricultura								
Autorizando al P. E. para invertir en su creación y fomento	400.000.—	124.299.24	—	—	—	99.066.59	25.232.65	—
Ley 29 de Julio de 1897.								
Monumento San Martín								
Autorizando al P. E. para concurrir a su erección con	10.000.—	10.000.—	—	—	—	10.000.—	—	—
Ley 3 de Octubre de 1896.								
Indemnización Bossi Cáceres								
Autorizando al P. E. a pagar a dicho señor la suma resultante del arbitraje en su cuestión de daños y perjuicios como constructor de las obras del edificio de la Escuela de Agronomía y Veterinaria ...	Indeterm.	141.745.43	—	—	—	141.745.43	—	—
Ley 12 de Agosto de 1897.								
Instituto de Higiene								
Autorizando los gastos de su instalación y funcionamiento	Indeterm.	14.229.50	—	—	—	11.134.50	3.095.—	—
Ley 3 de Septiembre de 1897.								
Sociedad Rural Argentina								
Para la Exposición feria que se celebrará en la Capital Federal	25.000.—	25.000.—	—	—	—	25.000.—	—	—
Ley 23 de Diciembre de 1897.								
Quinta 43 Ensenada								
Por indemnización a Neptali Carranza de su parte de acciones y derechos a la quinta número 43 del antiguo Ejido de la Ensenada	25.000.—	25.000.—	—	—	—	5.000.—	11.100.—	8.900.—

LEY	CRÉDITO	GASTO ORDENADO	PAGADO					SALDO A PAGAR
			1894	1895	1896	1897	1898 30 de Marzo	
Ley 31 de Diciembre de 1897.								
Dirección Salubridad								
Autorizando los gastos de su instalación y funcionamiento	Indeterm.	39.917.97	—	—	—	21.062.31	18.855.66	—
Ley 30 de Julio de 1897.								
Tierras Río Negro y Colorado								
Autorizando los estudios de esas tierras ..	Indeterm.	4.000.—	—	—	—	1.000.—	3.000.—	—
		5.367.056.84	725.253.86	1.071.565.15	2.449.067.06	540.036.17	110.206.22	478.928.38

La actual administración ha hecho frente, con los sobrantes de rentas generales, al pago de las siguientes deudas pendientes en el Ministerio de Obras Públicas con anterioridad al 1° de Mayo de 1894:

Créditos anteriores al 1.° de Mayo de 1894 abonados por la actual administración

		$ m/n c.
Ley 18 de Septiembre de 1889—		
Sobre crédito suplementario		2.000.—
Ley de 23 de Diciembre de 1896—		
Sobre crédito suplementario (deudas de los años 1889, 1890, 1892 y 1893)		8.685.35
Ley de 7 de Enero de 1897—		
Sobre crédito suplementario (deudas de los años 1886, 1889, 1890, 1891, 1892 y 1893)		72.020.34
Ley de 5 de Noviembre de 1888—		
Puerto de La Plata:		
A Mee Billing y Cía. y Arrol Brothers Ld., por galpones	$ 1.125.516.—	
A Lacaze y Cía., dragaje	„ 153.357.70	
A G. Luther, casa de máquinas	„ 5.093.47	
A G. Luther, instalación hidráulica	„ 535.390.51	
A G. Luther, grúa flotante	„ 134.874.64	1.954.232.32
Total		2.036.938.01

SECRETARIA DEL MINISTERIO

El movimiento interno del Ministerio ha tomado un gran incremento durante los cuatro años pasados, como lo demuestra el cuadro que sigue, encontrándose el despacho de los asuntos completamente regularizado:

Movimiento general de Expedientes

ENTRADA

FECHA	Asuntos iniciados	Expedientes años anteriores	Asuntos que fueron agregados a sus antecedentes	Expedientes	TOTAL
1894 de Mayo a Diciembre 31 ..	1.959	510	873	1.530	4.872
1895	3.046	1.265	948	2.537	7.796
1896	2.948	1.733	299	2.859	7.839
1897	2.479	1.467	305	2.386	6.637
1898 de Enero a 15 de Abril ..	676	658	59	502	1.895
Total	11.108	5.633	2.484	9.814	29.039

SALIDA

FECHA	RESOLUCIONES			Decretos	Notas	Mensajes a la H. Legislatura	Expedientes archivados
	de trámite	definitivas	Total				
1894 de Mayo a Diciembre 31 ..	2.875	930	3.805	82	2.346	35	852
1895	6.406	1.902	8.308	92	3.975	14	1.568
1896	6.974	1.936	8.910	96	8.010	5	1.913
1897	5.386	1.717	7.103	98	8.375	6	1.381
1898 de Enero a 15 de Abril ..	1.848	553	2.401	23	682	—	364
Total	23.489	7.038	30.527	391	23.388	60	6.078

Faltaría a un deber de justicia si al terminar la tarea no manifestase a V. H. que, salvo contadas excepciones, he sido secundado con celo y buena voluntad por todo el personal de las oficinas y departamentos dependientes del Ministerio a mi cargo. Debo hacer una mención especialísima del señor Oficial Mayor del mismo, don Desiderio de la Fuente, en quien he tenido en todos los momentos, un colaborador inteligente, asiduo y laborioso como pocos.

Dios guarde a V. H.